

match

Le plus grand hebdomadaire sportif

100.000 francs
DE PRIX
pour notre
Concours de pronostics
du Tour

(Voir détails page 10.)



DEUXIEME ETAPE. — La victoire d'Archambaud. Archambaud, qui a fait une course magnifique, se détachant du peloton, en compagnie de Godard, dès Hirson, l'emporte sur la piste de Charleville, devant son compagnon d'escapade.

le vendredi - Prochain numéro : lundi à Paris, mardi en province





Escortés par des agents cyclistes, voici les coureurs quittant Paris. Et le nombre des suiveurs est tel que la compagnie du Tour a l'air d'une armée.

1 minute = 60 secondes, et c'est beaucoup !

Lisez, attentivement, je vous prie, ce petit tableau :

La situation des Français à Lille comparée à celle de l'an dernier

Leur retard cette année	Leur retard en 1936
(Leader : MAJERUS)	(Leader : EGLI)
Lapébie 4' 50"	Archambaud ... 0' 45"
Archambaud ... 4' 50"	Le Grevé 2' 44"
Speicher 5' 17"	Speicher 3' 37"
Marcaillou 11' 34"	Mithouard 3' 57"
Le Grevé 13' 40"	A. Magne 6' 4"
Tanneveau 14' 41"	Debruyckère ... 9' 9"
Chocque 16' 43"	P. Maye 9' 42"
Garnier 24' 34"	Lesueur 10' 6"
Cloarec 24' 34"	Tanneveau 22' 40"
Thiétard 31' 10"	Cogan 22' 53"

Eh bien ! ça ne vous dit rien ? Moi, ça m'agace. Je sais bien qu'à Genève la situation aura changé et qu'il ne s'agit là que d'un tableau de comparaison qui porte uniquement sur le résultat de la première étape. Seulement, rappelez-vous l'importance d'une minute dans un classement général ! N'est-il pas plus avantageux, quand on a l'ambition légitime de briller au premier rang, de per-

dre le moins de minutes possible... ou d'en gagner le plus ? Contemplez l'écart des Français. Les trois premiers sont à quatre ou cinq minutes. Ça n'est pas encore terrible. Mais Marcaillou a onze minutes dans la vue, Le Grevé treize, etc... Voyez le tableau... C'est agaçant... Je suis bien certain que Jean Leulliot, dès le soir même, à Lille, leur a dit : « Attention, mes amis... Faut pas se disloquer... Je sais vos préventions à l'égard de la première étape... Je sais que vous vous réservez... Mais une minute c'est soixante secondes, et c'est énorme... Il faut tourner plus rond, rattraper ce retard, dès maintenant. Il n'y aura pas de soustraction possible de ces minutes perdues si vous vous sentez en bonne forme, un peu plus tard ! »

On a beau dire que les vainqueurs des premières étapes jouent leur chance jusqu'à la montagne, nous croyons nous souvenir qu'un certain Clemens, à qui personne ne pensait, dura jusqu'à l'arrivée.

C'est pourquoi la tactique la plus rationnelle est de gagner du temps. Lapalissade ? Pas tellement, puisque, dès la première étape, on n'a pas tenu compte — ou pas pu — de ce raisonnement élémentaire dans les rangs de l'équipe nationale !

René Lehmann.

Ah ! ce qu'elle a trainé cette auto-première étape qui menait du faubourg Montmartre au Vésinet ! Du douze à l'heure... et encore !... Pas de ravitaillement d'ailleurs, sinon pour les amis venus embouteiller le célèbre faubourg, et qui dévalaient d'abord de croissants et de cafés crème, plus tard, après la fatigue des cris et des acclamations, de diabolo ou autres quarts minérale, les cafés des environs. Il y avait là, comme au départ d'autres étapes d'autres Tours de France, des têt levés et des tard couchés. Et pourtant le soleil brillait depuis longtemps.

Ah ! comme il est dur de quitter Paris ! Le peloton multiplié par cent, non compris les agents cyclistes, ce jour-là à l'honneur, rampait au long des grands boulevards, coupé de-ci de-là de voitures officielles, dans lesquelles les officiels arboraient des tenues toutes neuves, les uniformes étranges du Tour, sous le débraillé desquels se cachent combien de coquetteries. Les midinettes avaient abandonné hâtivement leur dodo. Ce réveil inaccoutumé avait peut-être chiffonné quelque peu leur frimousse. Elles n'en étaient que plus jolies. Et du bout de leurs ongles roses, elles faisaient pleuvoir sur la caravane, indéfiniment allongée dans la mollesse de ce départ charmant, une averse de baisers.

La côte des Champs-Élysées qui se termine au sommet du col où se dresse l'Arc de Triomphe, était avalée sans peine, sinon pour les voitures dont les bougies s'encrassaient à ce régime. Tout au long de la voie triomphale, des marmitons en blanc, des balayeurs arrêtés dans leur labeur et tenant leur balai comme un étendard, des porteurs de lait peu inquiets des fringales matinales de leurs clients. Et partout, toujours grossissante, la meute des jeunes cyclards, dont le rêve, une année durant, fut d'accompagner, ne fût-ce

que quelques kilomètres, ces hommes dont leur imagination a fait des géants.

Porte Maillot. Adieu à Paname. Salut aux derniers contreforts de l'Exposition perdue, dans les verdures du Bois, à l'orée duquel des cavaliers se sont arrêtés pour contempler le spectacle.

Et nouvel effort pour grimper jusqu'au monument de la Défense, parmi le démenagement de la fête ex-de Neuilly. Là, ça y est ! Le dernier effort est accompli.

C'est maintenant la descente vers la Seine, en roue libre, parmi les autobus chargés de travailleurs gagnant la capitale, et qui prennent à l'occasion quelque retard sur l'horaire. Ici, nous retrouvons la foule banlieusienne, plus avertie peut-être, car le cyclisme est surtout de banlieue ; les ménagères sur leurs portes, les mécanos à la porte des usines, et les gosses en avance — et peut-être en retard ensuite — sur l'heure de l'école.

Le Vésinet. Derniers adieux, derniers baisers, dernières recommandations. Premier appel officiel. Les « Tour de France » sont maintenant incorporés. C'est le régime de la discipline qui s'instaure, pour plus de trois semaines. Les photographes fixent sur la plaque les gloires à venir ; les radioreporters gravent sur la cire des paroles qui deviendront peut-être célèbres. Joséphine Baker couvre de fleurs et de sourires les uns et les autres. Antonin Magne, enfin, Antonin qui a été de cette fête et que le souvenir d'autres départs rend quelque peu nostalgique, abaisse le drapeau d'un départ symbolique. En avant !

La route est maintenant une série de kilomètres sur lesquels se livrera une bataille de minutes et de secondes. La Seine est franchie. C'est la dernière coupure. On la retrouvera dans près d'un mois. Bonne chance !

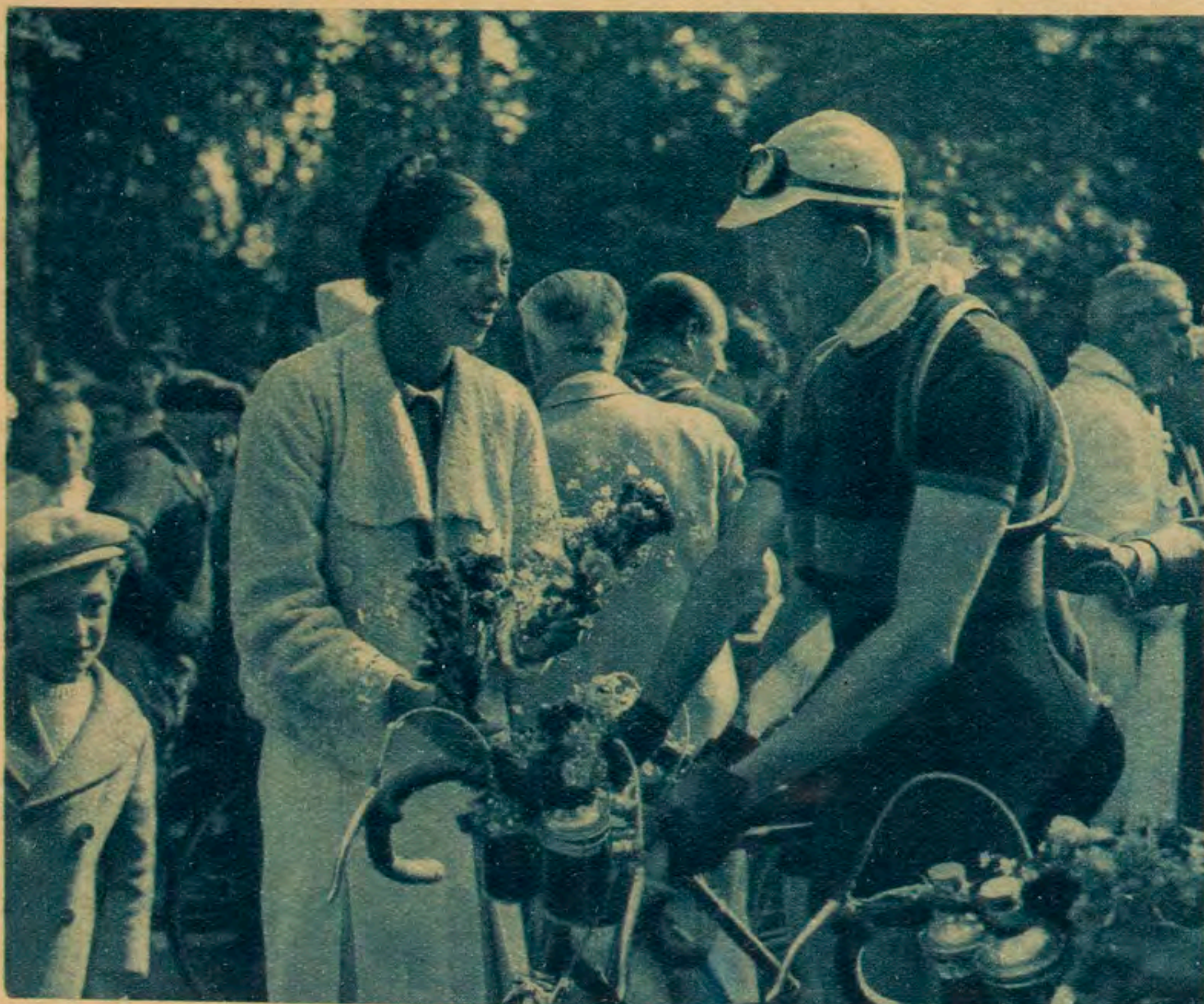
Jean de Lascoumettes.

L'avant-première étape



Les voici passant devant le Grand Palais, laissant derrière eux l'Exposition dont on voit, dans le fond, la Tour pavlovienne. Bah ! ils la visiteront à leur retour.

QUELQUES FLEURS SUR LE TOUR



Des fleurs, des fleurs partout. Les premières, ce sont celles dont Joséphine Baker fleurit les guidons. Voici la vedette en conversation avec Danneels.

Ce serait, pour notre pays, une véritable calamité si l'on se dispensait, une seule fois, d'organiser le Tour de France.

Cette épreuve abonde, en effet, en enseignements précieux qu'il serait vain d'énumérer... C'est pourquoi nous allons nous y essayer.

Je tiens M. Desgrange pour un des meilleurs économistes de tous les temps et surtout pour le plus séduisant des professeurs de géographie de notre beau pays.

Il confie à un Speicher, à un Paul Chocque, à un Maes, à un Bartali le soin de nous promener sur la carte de France. Attaché au sillage de ces pédagogues en maillot riant, attentif à leurs gestes comme à leurs plus menus propos, le citoyen de tout âge et de tout poil apprend que le Galibier s'érige dans les Alpes, et le Tourmalet dans les Pyrénées. Le cycliste y glane cent vérités premières dont celle-ci : l'escalade d'une côte étant surtout une question de braquet, donc de multiplication, mieux vaut, en conséquence, monter en calculateur qu'en danseur.

Le Tour, chaque année, tandis qu'il contracte les muscles des participants, détend les esprits de tous les Français. Ainsi se réalise, pour cette circonstance exceptionnelle, l'union sacrée.

Sur tout le parcours, à l'heure où les annoncent les oracles de Lucien Cazalis, les écoliers désertent l'école, les ouvriers plaquent l'établi, les agriculteurs entravent leur bétail et les marins de l'Etat mettent leurs submersibles en plongée pour applaudir au passage des coureurs.

A tous, le Tour inculque la passion de l'effort.

De plus, comme dans l'Antiquité les Jeux Olympiques, il unit, par une guirlande de maillots jaunes brodés de lauriers, le sport à la poésie.

Des haut-parleurs y prônent en des vers d'une belle envolée l'arôme du café Antar, le

charme pimenté du saucisson Carmen ou le bouquet sans égal de la Duse « le nectar préféré des Muses ».

Par surcroît, la grande épreuve de l'Auto fait chaque année de nouveaux adeptes à la musique grâce à la poigne généreuse des frères Gardoni qui donnent à chaque carrefour un récital d'un curieux instrument à vent et à bricole qu'on appelle accordéon dans le Larousse et « armoire à soufflet » dans le Littré.

Cet appareil qui développe exclusivement les bras est le complément indispensable de la bicyclette qui ne fait prospérer que les muscles des jambes.

Enfin, le Tour de France maintient les vieilles traditions. A l'approche des photographes, le berger landais décroche ses échasses pour son exhibition annuelle, les Sablais, qui ont opté depuis longtemps pour le talon Louis XV, chaussent leurs sabots vernis et le joueur de biniou, soufflant dans son instrument qu'il avait laissé sous son lit depuis l'été dernier, en fait sortir, à la première attaque, un épais nuage de poussière comme de la panse d'un aspirateur.

On sait qu'à l'entrée des cols du Galibier, de l'Aubisque, du Tourmalet, s'érige un écriteau qui fait savoir au voyageur si le passage est ouvert ou fermé. Pendant le Tour, la voie d'accès se trouve toujours libre, ce qui faisait autrefois le désespoir de Jean Bidot, assez rétif à la « grimpe ».

A Luchon, le Troyen, ayant trouvé un écriteau : « Fermé », s'en était emparé pour proposer au groom de l'hôtel un marché avantageux :

— Tiens, petit, voilà cent sous de la part de M. Desgrange. Prends cet écriteau et va à l'entrée du Tourmalet. Tu verras une pancarte : « Ouvert ». Arrache-la, et mets celle-ci à sa place. Tu auras fait une bonne action.

R. Thoumazau.

ATTENTION A NOTRE NOUVELLE ADRESSE

RÉDACTION - ADMINISTRATION

25, r. d'Aboukir, Paris (2^e) - Turbigo 52-00 et 96-80

match

CHEQUE POSTAL : 1427
R. C. SEINE : 142 - 792

TARIF DES ABONNEMENTS

PARIS, SEINE, SEINE-ET-MARNE
ET SEINE-ET-OISE

1 an : 38 francs — 6 mois : 20 francs

1^{re} FRANCE ET COLONIES

1 an : 46 francs — 6 mois : 24 francs

2^e ETRANGER (Tarif A réduit)

1 an : 63 francs — 6 mois : 32 francs

3^e ETRANGER (Tarif B normal)

1 an : 72 francs — 6 mois : 37 francs

PREMIÈRES RÉFLEXIONS

par

Antonin Magne

Me voici donc amené, ainsi que je me l'étais promis, à donner aux lecteurs de *Match* le fruit de mes premières réflexions de suiveur du Tour de France.

J'aime autant vous dire tout de suite que c'est avec le plus vif intérêt que je me suis passionné aux efforts qui ont marqué la première étape. Pour l'avoir courue je sais quelles difficultés présente ce parcours et je sais également que, bien souvent, on peut voir se révéler là l'homme qui peut gagner le Tour de France. Je dis bien « on peut voir » ; car, en d'autres circonstances, il s'est trouvé que le futur vainqueur du Tour de France n'était pas précisément le premier à Lille ; et je ne parle pas seulement du cas qui m'est personnel mais encore de celui de Sylvère Maes l'année dernière.

A noter, d'ailleurs, et immédiatement, que Sylvère Maes a couru l'étape Paris-Lille comme il l'avait courue il y a douze mois, c'est-à-dire en se réservant, sans faire de gros efforts, sans jamais exagérer dans l'un ou l'autre cas, sans pousser désespérément et sans non plus laisser trop s'éloigner les hommes de tête.

Sylvère Maes est un coureur qui a besoin de se mettre en jambes. J'étais un peu comme lui, c'est-à-dire que, comme lui, j'avais le désir de ne pas me fatiguer prématurément afin de ne pas avoir à payer rapidement les efforts fournis à froid.

Sylvère Maes a couru en homme qui se sait en pleine forme et qui pourtant désire perfectionner encore sa condition physique, améliorer son jeu de jambes avant de se lancer dans la bataille, sans songer un instant à ménager ses forces.

Mais ce n'est pas l'homme qui m'a fait, de Paris à Lille, la plus grosse impression. Celui qui m'a laissé songeur, c'est bien Bartali.

Je ne le connaissais pas. Je veux dire par là que j'ignorais ce qu'il ferait sur un parcours comme celui-là parce que, si j'ai couru l'an dernier à Berne avec Bartali, qui représentait son pays dans le championnat du monde sur route, je n'ai eu que peu l'occasion de le juger et je ne peux prétendre apprécier un coureur en n'ayant pédalé que quelques kilomètres à son côté.

Par contre, en l'ayant observé tout particulièrement durant une journée entière, il semble qu'on ait le droit de se faire une opinion précise.

Or, Bartali a été tout bonnement surprenant. Il a eu des éclairs durant ce Paris-Lille qui me l'ont présenté comme l'un des hommes les plus vigoureux que j'aie eu l'occasion de voir durant ces dernières années. Il faut bien se dire que Bartali ne savait pas ce que c'était que les pavés du Nord. Il faut bien dire aussi qu'il ignorait totalement les trottoirs en cendrée ; et il s'est cependant rapidement adapté aux difficultés du parcours du Nord, que les Français eux-mêmes ont quelquefois beaucoup de peine à franchir, alors que les Belges excellent sur ce terrain, qui leur rappelle leur sol natal.

Bartali, s'il est aussi bon grimpeur qu'on nous l'annonce — et il n'y a aucune raison de douter des gens qui l'ont vu à l'œuvre dans le Tour d'Italie — donnera beaucoup de mal à Sylvère Maes.

J'ai moi-même l'impression, voyez-vous, que Sylvère Maes n'a pas gagné d'avance ce Tour de France. S'il avait pu, durant les premières étapes, prendre quelque avance à Bartali, avant les Alpes, il est probable que les chances de celui-ci eussent été sérieusement compromises, même avec ses remarquables qualités d'escaladeur en haute montagne.

Quoi qu'il en soit, le duel Sylvère Maes-Bartali, d'ores et déjà entamé, nous promet d'être passionnant et, pour ma part, je me réjouis à la pensée de pouvoir suivre par le menu le choc de ces deux hommes, au tempérament si différent, à la position si différente, au style si différent également.

J'avais dit, il me semble bien au cours du premier article que j'ai donné à *Match*, au départ du Tour de France, que les Luxembourgeois et les Hollandais seraient particulièrement redoutables, les premiers surtout. Et si je ne veux pas insister sur ce petit pronostic, qui s'est trouvé pleinement confirmé par la victoire de Majérus à Lille et par les belles performances d'Arsène Mersch et de Pierre Clemens, je n'en dois pas moins constater que les Luxembourgeois ont tenu les promesses qu'ils donnaient déjà l'an dernier et qu'ils auront jusqu'au bout leur mot à dire dans ce grand débat qu'est le Tour de France.

Un petit bonhomme m'a singulièrement impressionné, tout comme Bartali : Brackeveldt.

J'ai couru, depuis le début de la saison, contre Brackeveldt. Pourtant, le hasard ne m'a jamais mis à côté du vainqueur du récent Tour de Belgique des professionnels et j'ignorais tout de lui. Ce fut donc une révélation. Il a monté la côte de Doullens en un style remarquable. Et Le Grevès me confiait ce soir même qu'il n'avait pu, malgré tout son désir, réussir à passer Brackeveldt avant d'atteindre la plaine. Brackeveldt est très adroit avec cela. Il possède une science de la course qui n'est vraiment pas quantifiée négligeable. Et comme il a l'air d'avoir en lui beaucoup de facultés de récupération, Brackeveldt ira loin ; il sera très probablement le vainqueur de la catégorie des individuels et un concurrent dangereux dans l'ordre du classement général toutes catégories.

Pour finir, un mot sur les Français.

Eh bien ! je dois reconnaître que mes compatriotes ne m'ont pas déçu ; quatre d'entre eux ont été remarquables : Lapébie, Archambaud, Speicher et Le Grevès.

Pour les autres il y a eu certes une difficile mise en route. On n'a pas pu juger Chocque, qui a crevé à un mauvais moment, mais qui pourra rendre très vraisemblablement les services qu'on attend de lui, au cours des journées à venir ; Cloarec, Gamard, Thiéard et surtout Tanneveau, qui seront toujours solides pour aider, assister, soutenir, encourager dans leur lutte contre les as belges, italiens et luxembourgeois, Speicher, Archambaud, Lapébie et Le Grevès, qui paraît en bien meilleure santé qu'il ne l'était au cours du championnat de France, qui nous mit aux prises, il y a quelques semaines.

L'équipe de France a fait un bon départ. Qu'elle continue de la sorte et j'aurai la joie de dire aux lecteurs de *Match* tout le bien que je pense d'elle.

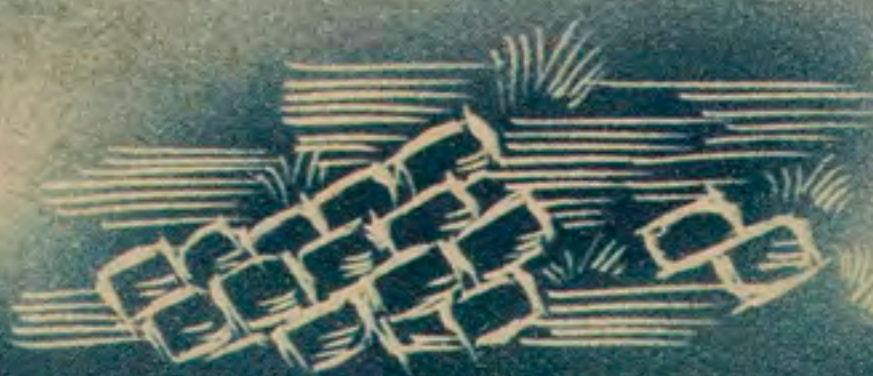
Première difficulté du parcours : la côte de Saint-Germain. Rossi et Cimatti emmènent le peloton dans cette ascension.

Antonin Magne

champion du monde, deux fois vainqueur du Tour de France.

(Exclusivité « Match ».)

PARIS-LILLE



1^{ère} ÉTAPE

Lille (d'un de nos envoyés spéciaux).
Chacun court comme il l'entend. L'italien Cimatti avait donc bien le droit, puisque tel était son désir, de passer à l'attaque dès la côte du Pecq, à quelques kilomètres du Vésinet. Il va sans dire que nous considérons comme une erreur cet empressément, à quelque deux cents kilomètres du but à atteindre. D'ailleurs, Cimatti a payé cher sa folie, puisque c'est bien ainsi qu'on peut appeler la tentative qui lui fit traverser, tambour battant, la forêt de Saint-Germain.

Toutes les échauffourées qui suivirent n'eurent d'ailleurs aucun caractère bien important. Et, si Goujon et Fréchaut s'en allèrent bien avant Amiens, c'est sans doute qu'ils furent piqués par on ne sait trop quelle mouche qui fit également sentir son aiguillon à Marcaillou et à Egli notamment, puisque ceux-ci s'en furent avec les deux individus français.

Au bout d'un moment, les Belges se mirent en colère; il leur coûtait d'être ainsi manœuvrés. Dans le vent debout, ils se mirent donc à rouler de front, accélérant progressivement; et les hommes en mauvaise forme se relevèrent écourés après quelques kilomètres.

C'est ainsi que l'équipe de France, pour sa part, perdit avant Amiens Cloarec et Gamard. Passé Amiens, on vit le peloton se reformer et il fallut attendre alors la côte de Doullens pour assister à un effort vraiment sérieux. C'est le petit individuel belge Brackeveldt qui l'accomplit. Partant dans le seul espoir, croyons-nous, de s'octroyer la prime au sommet. Mais Le Grevès s'en mêla. Il rejoignit Brackeveldt, peu après le haut de la côte fameuse, pour partir alors sur le plat à toute allure. Derrière il y eut des flottements inévitables. On vit des as en difficulté, et puis Jules Rossi, dont on avait remarqué la brillante pédalée jusque là, entreprit de jouer son va-tout. Le vainqueur de Paris-Roubaix démarra, dès l'entrée de la petite route qu'empruntait le Tour de France, par suite de réparations sur la voie nationale.

Il prit deux cents mètres à Egli et à Lowie, détachés derrière lui. Ici Rossi fut follement imprudent. Il ne consentit pas à se laisser rejoindre par le Suisse et le Belge et, entre les trois hommes, il y eut, pendant une dizaine de kilomètres, une bien belle bagarre, tout à fait inutile.

Au retour, sur la route nationale, les fuyards n'étaient plus les maîtres de la situation. Une à une on vit alors recoller les vedettes de la course, tant et si bien qu'on peut affirmer alors que tout était à refaire.

Comment, après Lens, le Luxembourgeois Majerus eut-il l'idée de s'en aller? C'est bien ce qu'on ne saura jamais. Il est probable que Majerus, se sentant pour une fois en bonne forme, voulut faire le jeu de Mersch et des frères Clémens. Il allait réussir, là où tant d'autres avant lui avaient lamentablement échoué.

D'une pédalée sûre, très harmonieuse, Majerus gagna continuellement du terrain. Il prit jusqu'à deux minutes; et c'est à vingt kilomètres de Lille environ qu'un peu tardivement inquiets on vit démarrer les Belges Disseaux, Deltour et Brackeveldt, le Luxembourgeois Mersch et l'Allemand Thierbach qui venait de sermonner son jeune compatriote Wrengel dont la poussée venait tout simplement de détruire l'harmonie de l'équipe allemande tout entière.

Multipliant alors ses efforts, Mersch, dans la traversée de Lille, réussit avec Brackeveldt à gagner encore quelques secondes à Majerus. Trop tard... et Majerus a remporté la grande victoire de sa carrière.

On s'aperçoit, sur la fin, que si Archambaud et Lapébie n'étaient pas fatigués, Speicher, par contre, avait dû lutter contre la défaillance, de même que le Belge Sylvere Maes et l'italien Bartali. Ils terminèrent d'ailleurs tous les trois roue dans roue avec Rossi, victime de son brio.

Bartali avait crevé, mais Introzzi lui tendit sa roue et Bartali put ainsi revenir sans gros effort, alors que Félicien Vervaecke, crevant un peu plus loin, n'était attendu par personne.

Parmi les Français, le plus malchanceux dans cette étape fut incontestablement Le Grevès. Très brillant de bout en bout, il eut dans la dernière tranche du parcours, des ennuis sévères avec son dérailleur. Chocque avait crevé et perdu du même coup un peu de son moral, tandis que nous devons bien constater que Cloarec, Gamard et Thiéhard n'étaient pas à leur affaire. Opposition de forces entre les Belges, groupés dans les vingt premiers et les Français, un peu perdus dans l'ordre du classement général.

Félix Léviton.

Classement de la première étape

1. Jean MAJERUS, couvrant les 263 km. en 6 h. 57 m. 48 s. (moy. : 37 km. 769). Bonif. : 1 m. 30 s. comme vainqueur d'étape, et 57 sec. d'avance, soit 2 m. 27 s.; donc, temps avec bonifications, 6 h. 55' 21".

2. Mersch, 6 h. 58' 45"; avec bonifications, 6 h. 58'; 3. Brackeveldt, 6 h. 58' 45"; 4. Thierbach, 6 h. 58' 54"; 5. Deltour, 6 h. 59' 34"; 6. Disseaux, 6 h. 59' 34".

7. P. Clemens, 7 h. 11"; 8. Egli; 9. H. Muller; 10.

Kint; 11. Vissers; 12. Lapébie; 13. Archambaud; 14. M. Clemens; 15. Wierinckx; 16. Hendrickx (même temps).

17. Bartali, 7 h. 38"; 18. Rossi; 19. Geyer; 20. Danneels; 21. Speicher; 22. S. Maes (même temps).

23. Bautz, 7 h. 1' 59"; 24. Lowie, 7 h. 3' 44"; 25. Amberg, 7 h. 5' 15"; 26. Neuens, 7 h. 5' 32"; 27. F. Vervaecke, 7 h. 6' 55"; 28. Wengler, 29. Marcaillou;

30. Braspenning (même temps).

31. Zimmermann, 7 h. 8' 9"; 32. Fréchaut; 33. Pedrol; (même temps); 34. Goujon; 35. Canardo; 36. Le Grevès; 37. Servadei; 38. Laurent; 39. Schulten.

40. Middelkamp; 41. Deloor; 42. A. Van Schendel; 43. Martano; 44. Van Nek; 45. Vicini; 46. Cacheux; 47. Goasmat; 48. Tanneau; 49. Dubois.

50. Chocque; 51. Oubron; 52. Holland; 53. Wackerling; 54. Meulenbergh; 55. Oberbeck; 56. Auville; 57. Ducazeaux; 58. Generati; 59. Camusso.

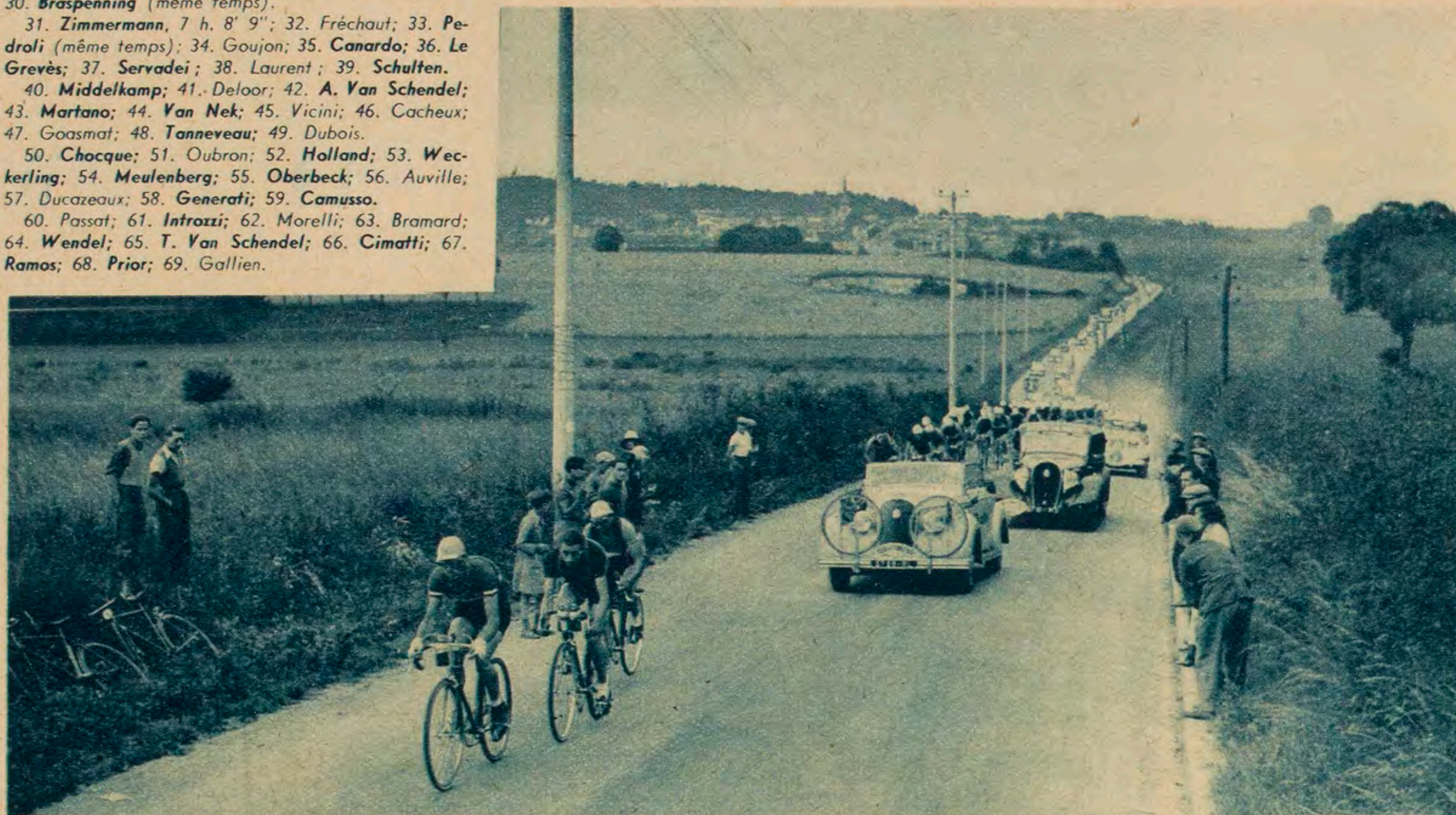
60. Passat; 61. Introzzi; 62. Morelli; 63. Bramard; 64. Wendel; 65. T. Van Schendel; 66. Cimatti; 67. Ramos; 68. Prior; 69. Gallien.

70. Gamard; 71. Van der Ruit; 72. Hauswald; 73. Cloarec; 74. Carini; 75. Soffietti; 76. Cosson; 77. Molinar; 78. Schild; 79. Romanatti.

80. Antoine; 81. Lemarié; 82. Valetti; 83. Maye; 84. Simonini; 85. Saladin; 86. Thiéhard; 87. Godard; 88. Cento; 89. Berrendero.

90. Klensch; 91. Gimeno; 92. Galateau; 93. Weber;

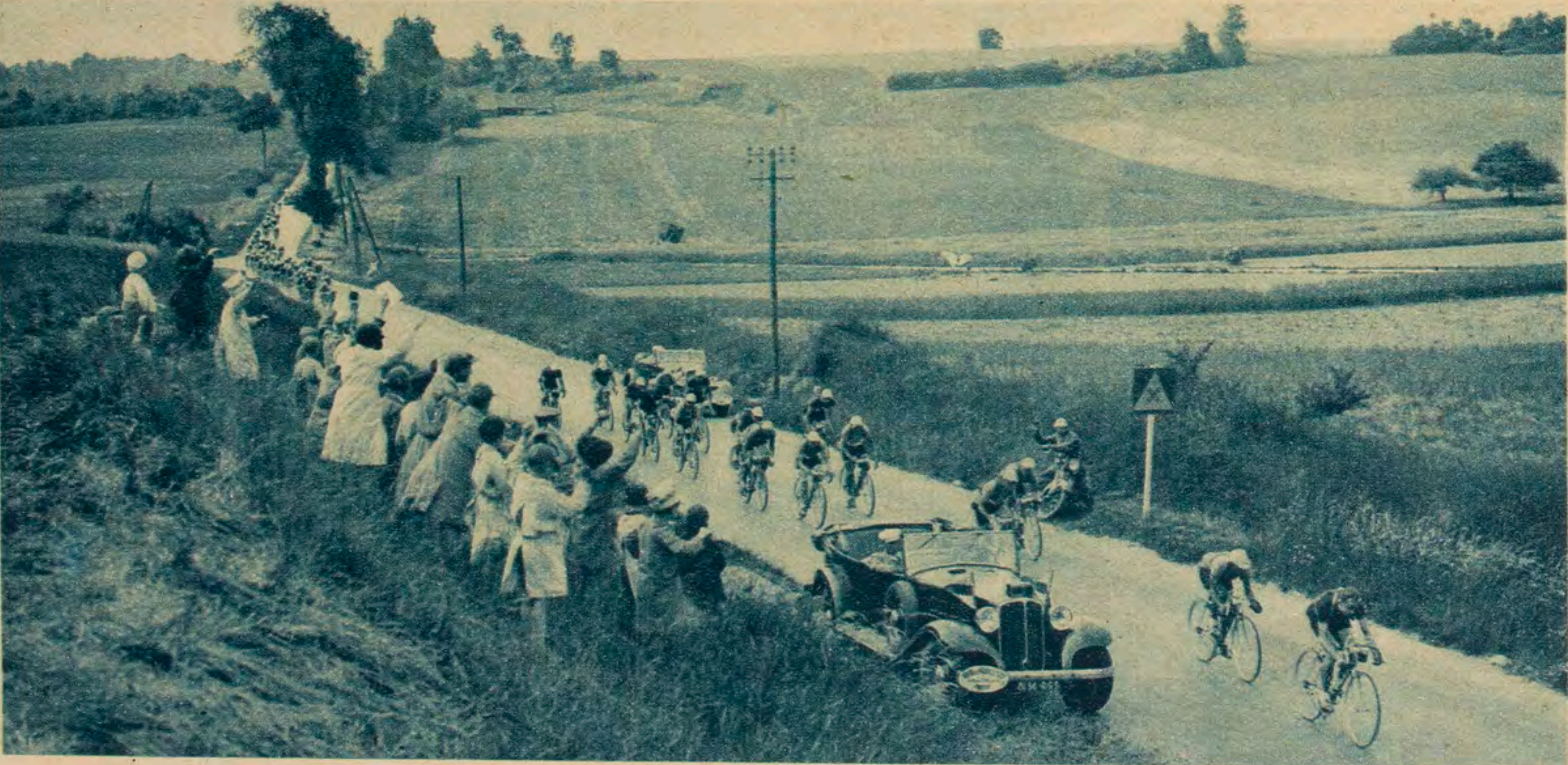
94. Ezquerria; 95. Ales; 96. Burl; 97. Puppo.



Cette première étape fut fertile en fugues. Voici Valetti, Wierinckx et Lapébie qui s'en vont, détachés du peloton, dans la côte d'Ambainville.



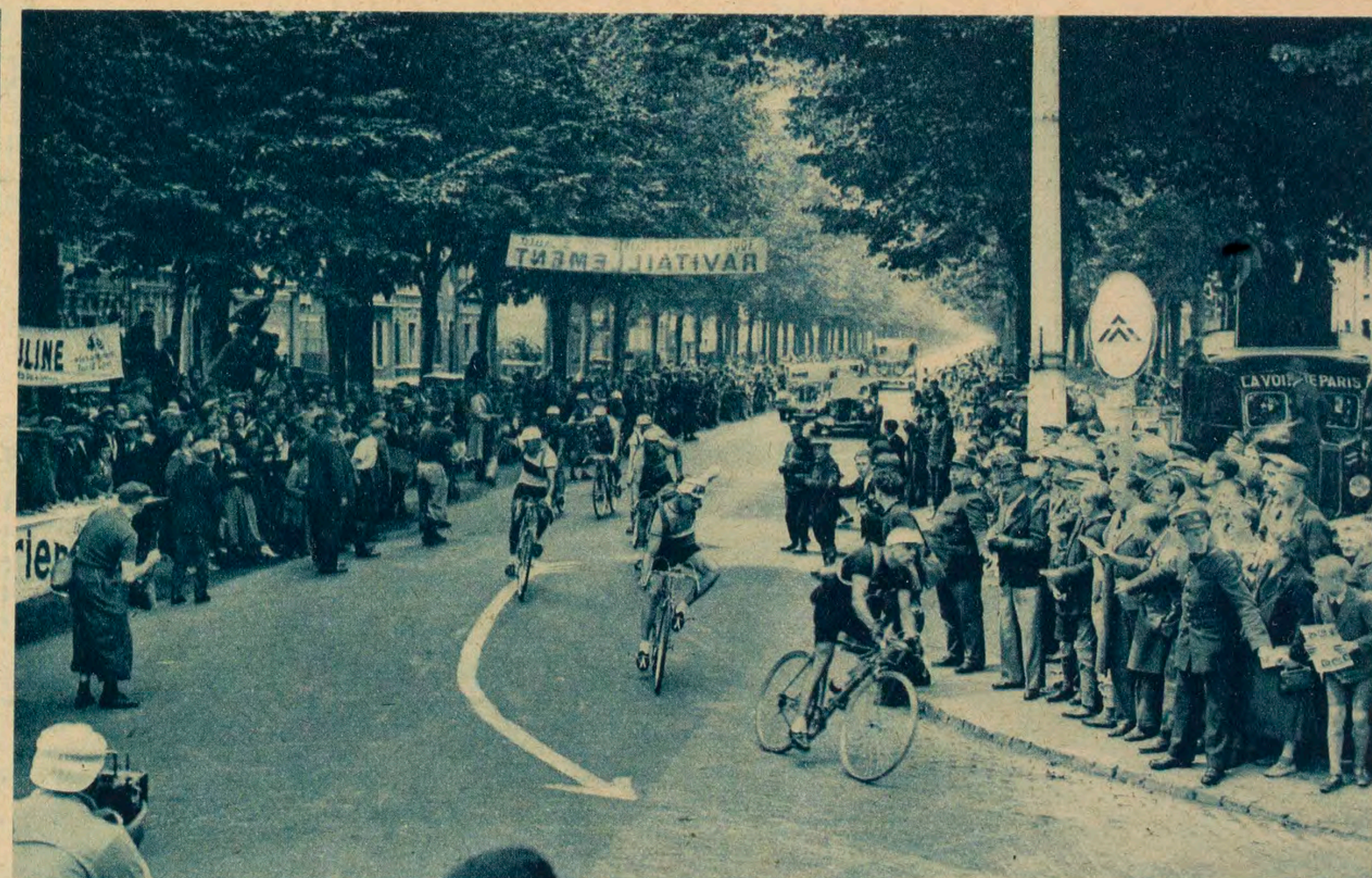
Braspenning s'est senti pousser des ailes, ou de l'ambition. Le voici passant, seul, dans Beauvais pavoisé, mais pas en l'honneur du Tour de France.



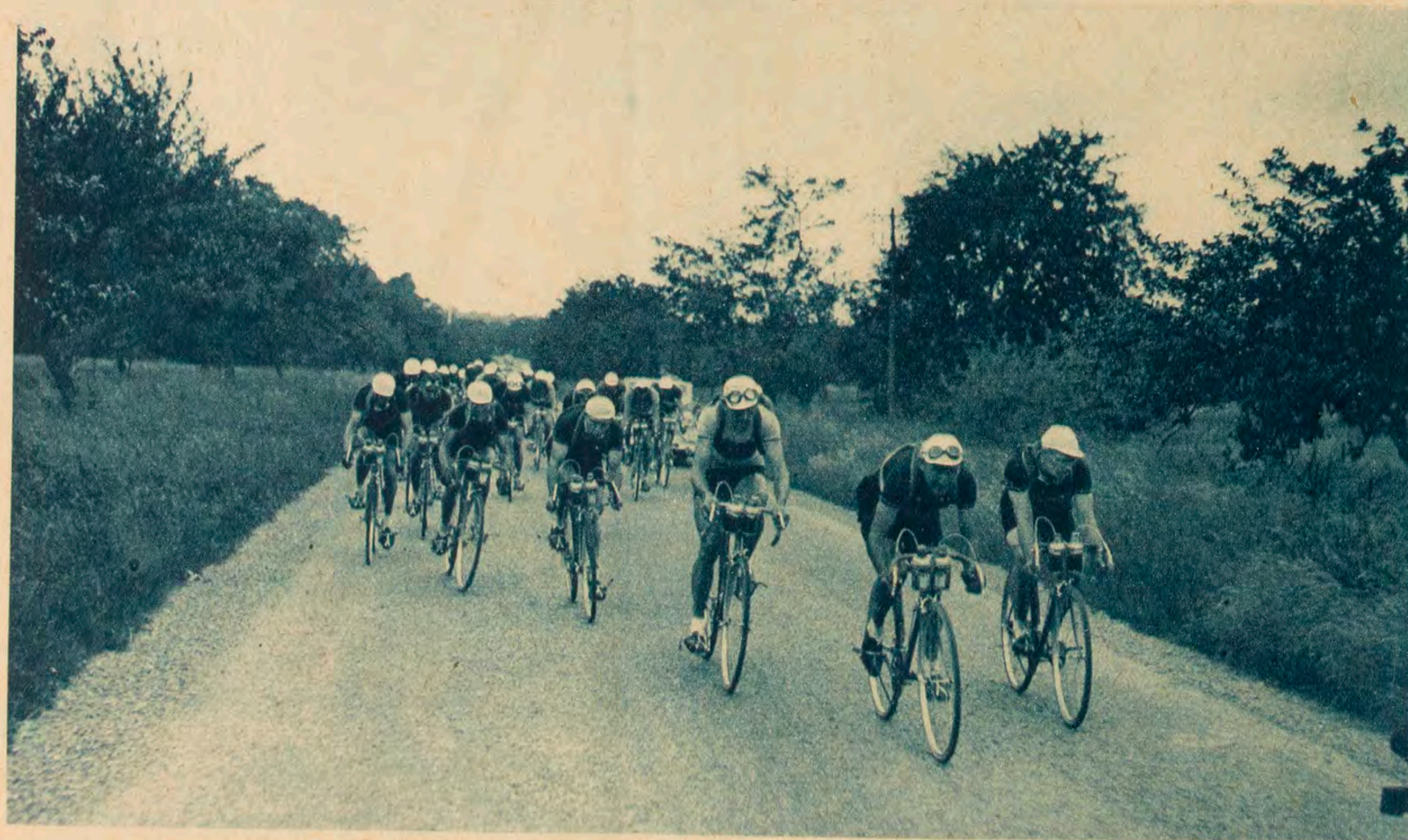
Dans un calme paysage campagnard, passé Le-Bois-Saint-Martin, de jeunes écolières acclament les coureurs qui tentent une nouvelle escapade.



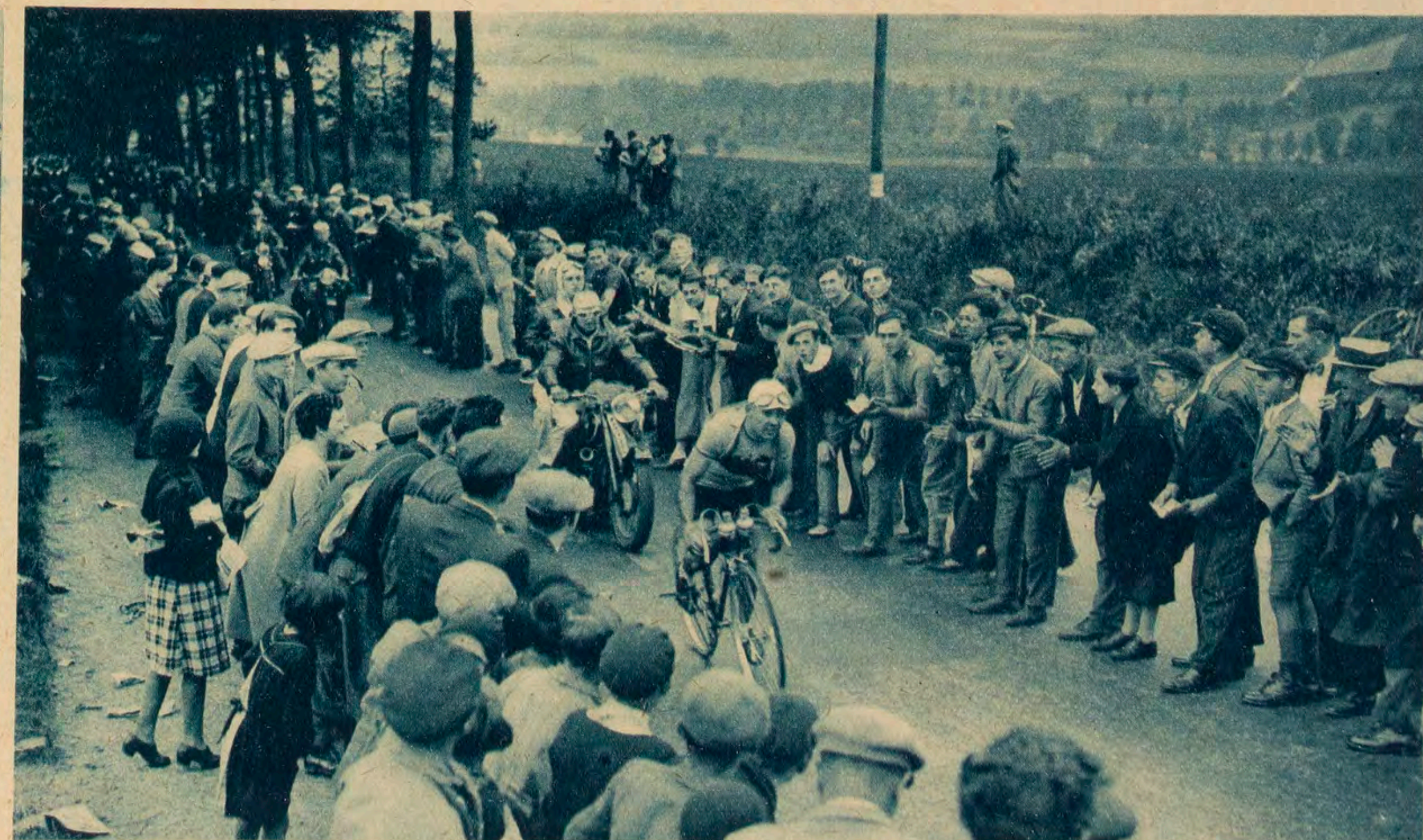
A Breteuil, ce sont deux individuels, deux Français, Fréchaut et Goujon, qui ont mis les voiles et passent en tête... pour quelques instants.



Le ravitaillement, à Amiens, du peloton de tête composé de Egli, Thierbach, Geyer, Zimmermann, Dubois, Marcaillou, Neuens et Goujon.



C'est Sylvère Maes, après Amiens, qui mène, à la poursuite des échappés, un peloton où l'on retrouve toute l'équipe belge.



La côte de Doullens. Elle est attaquée, en premier, par l'individuel belge Braeckveldt, qui se comporte à l'égale des as.



Le Tour de France vu de haut laisse en la mémoire de bien belles images. Voici le peloton encore sage qui vient de franchir le pont de Pontoise.

(Photo prise à bord de l'avion « Picon-Pikina » piloté par Sanchal. Opérateur : Mase.)

LE COIN DU DOCTEUR

N'oublions pas qu'en matière de cure solaire comme en beaucoup d'autres choses, il est nécessaire d'avoir de l'ordre, du doigté, de la méthode. L'excès en tout est un défaut ! Écrivons-nous à la fin de notre chronique de la semaine dernière. Voici donc quelques règles pratiques concernant l'héliothérapie classique, c'est-à-dire l'exposition du corps nu et immobile aux rayons du soleil. La température ne doit pas être inférieure à 25° et supérieure à 45°. Il faut avoir soin de se protéger la tête et la nuque. Il importe de suivre une certaine progression dans la durée de l'exposition qui, en règle générale, pour un sujet entraîné, ne doit pas dépasser 45 minutes par séance. La progression est de règle, également, pour ce qui est des parties du corps qu'il convient de livrer aux rayons solaires. (Signalons, en passant, que lesdits rayons agissent surtout par les infra-rouges et les ultra-violet). Le néophyte aura donc intérêt à exposer successivement : pieds et jambes (1^{er} jour) ; pieds, jambes, cuisses, bras (2^e jour) ; pieds, jambes, cuisses, bras, ventre, fesses et reins (3^e et 4^e jours) ; pieds, jambes, cuisses, bras, ventre, fesses, reins, poitrine et dos (à partir du 5^e jour). Bien entendu, il importe de graduer la durée d'exposition. Commencer, par exemple, par 5 minutes et augmenter, chaque jour, de 5 minutes jusqu'à un total de 45 minutes pour chaque séance. Si l'on a deux séances par jour, avoir soin de laisser au moins une heure d'intervalle entre chaque séance.

Si, par la cure solaire, on recherche un effet thérapeutique et non un effet esthétique, il est inutile de continuer à se laisser rôtir quand la peau est devenue très brune. En effet, elle joue alors le rôle d'un véritable écran protecteur. Les rayons ne passent plus. Dans ces conditions, mieux vaut cesser pendant quinze à vingt jours, et recommencer ensuite.

Notre Mouk (Poitiers). — Étant donné les précisions que vous me fournissez, je crois pouvoir vous conseiller de faire du basket, pour commencer.

G. Fernand (Montluçon). — Il semble que vous êtes très bien soigné. Cette affection est souvent longue à guérir. Il n'y a pas de traitement radical. Mais, cependant, vous auriez peut-être intérêt à vous faire faire, en plus de la radiothérapie, un traitement par diathermie. Les résultats en sont parfois excellents.

Robert Holmer (Bas-Rhin). — D'après votre description, il semble bien qu'il s'agit d'une atteinte d'un ménisque. La radiothérapie ne suffit pas toujours. Étant donné la répétition des troubles signalés, vous auriez intérêt, à mon avis,

à consulter un spécialiste. Peut-être même vous conseillera-t-il une intervention chirurgicale.

Dr. Philippe ENCAUSSE.

★

Bloxy Roger, à Montpellier. — Dans l'étape Charleville-Malo-les-Bains du Tour de France 1932, c'est Reby qui remporta la première place en 8 h. 40' 15". Demuysère était second en 8 h. 49' 7". Magne ne courait pas ce Tour.

Un abonné de « Match ». — 1^{er} Olmo et Bini ont 36 ans, Max Bulla et Ruozzi 32 ans, Level a 27 ans ; 2^e Non, le coureur Major Taylor n'est plus en vie.

H. L., futur Jesse Owens. — 1^{er} Les as belges qui participeront au Tour de France sont : Sylvère Maes, F. Vervaecke, Heindrickx, Werinckx, Deltour, Disseaux, Danneels, Lowie, Kint, Meulenberg ; 2^e Les as français : P. Chocque, Roger Lapébie, R. Le Grevès, Gamard, Cloarec, Archambaud, Georges Speicher, Thiétard, Tanneveau, Marcaillou ; 3^e Une équipe italienne d'as participera également au Tour de France, elle sera formée de : Bartali, J. Rossi, Mariano, Cimatti, Servadei, Viccini, Generati, Valetti, Romagnetti, Favalli ; 4^e Ladoumègue a été disqualifié pour acte de professionnalisme alors qu'il était amateur ; 5^e Vos performances doivent vous inciter à poursuivre votre entraînement.

Vieux sportif appelon. — 1^{er} La piste de Monthléry est longue de 12 km. 500 et le pourcentage de la côte Lapize est de 12 pour cent ; 2^e Papin, Prunier, Nilles, Dastillon et Laffineur ont abandonné les compétitions.

Muscadet. — 1^{er} Votre performance se tient dans la moyenne ; 2^e Le championnat d'athlétisme junior sera disputé le 14 juillet.

Un mordu du vélo — Un admirateur de Berrendero — Georges Bruels — Rita. — Avons transmis vos lettres.

Anonyme. — Avons fait parvenir votre lettre au Club « Les Ours Blancs ».

Une fervente du sport et admiratrice de Le Grevès. — Avons pris note de ce que vous nous dites.

Futur champion. — G. Speicher, M. Archambaud, R. Lapébie, R. Le Grevès, P. Chocque, Gamard, Cloarec, Tanneveau, Marcaillou, Thiétard représenteront nos couleurs dans le Tour de France. Quant à l'équipe belge elle sera formée

de Sylvère Maes, F. Vervaecke, Heindrickx, Wierinckx, Deltour, Disseaux, Danneels, Lowie, Kint, Meulenberg.

Un forgeron limousin. — 1^{er} Henri Deglane est célibataire ; 2^e Le regretté Jean Mermoz avait 35 ans et mesurait 1 m. 82 environ.

Les Frisotins sportifs. — 1^{er} Marcel Thil est champion de France, d'Europe et du monde des moyens ; 2^e Jean Borotra est un des premiers joueurs mondiaux de tennis, il fut toujours un de nos plus brillants représentants dans la Coupe Davis ; 3^e Lapébie est père d'un petit bébé ; il fait partie de l'équipe nationale dans le Tour de France.

Etienne Busi, à Rothomay. — 1^{er} Charles Pélissier est âgé de 33 ans ; 2^e André Leducq n'a pas renoncé au sport cycliste, mais est actuellement en tournée.

Ray — Pothe — Aillier droit de l'U. S. Parcieux — Charles Elie — Futur Guy Lapébie — Basketteuse et Cycliste — Alice Dahur, à Marseille. — Avons fait suivre.

Un sportif amiénois. — 1^{er} Ne pouvons, dans ces colonnes, vous dire exactement la somme gagnée par chaque champion dans les courses qu'il dispute ; 2^e Archambaud et Speicher n'ont d'autre profession que celle de coureur cycliste ; 3^e C'est la première fois que notre confrère Jean Leulliot est directeur sportif de l'équipe de France du Tour ; 4^e « La Tête et les Jambes », par Henri Desgrange, 5 francs, à la Librairie de l'« Auto ».

Dumont. — 1^{er} Candel est âgé de 32 ans, mesure 1 m. 75 et boxe comme poids moyen ; 2^e C'est le 28 juin 1935, à Paris, qu'il fut battu aux points par Marcel Thil ; 3^e Christoforidis est né à Athènes le 26 mai 1917. Il lutte comme professionnel depuis 1934 ; 4^e C'est en 1935, à Paris, qu'il fit match nul avec Tunero.

Pierre V. — Pour tout ce qui concerne l'Olympique de Marseille, dont la couleur est maillot et culotte blanche, écrivez pour la section de football à M. Saiducci, 1, rue Reine-Elisabeth, à Marseille.

3 candidats sportifs. — 1^{er} Non Magne ne dispute pas le Tour de France cette année ; 2^e Doret et Micheletti n'ont pas renoncé à tenter la liaison Paris-Tokio ; 3^e Le prochain combat de Marcel Thil n'est pas encore définitivement fixé.

Un fervent du vélo. — 1^{er} Archambaud est né le 3 août 1908 à Châtillon ;

2^e L'étape Marseille-Montpellier, du Tour de France a lieu le 14 juillet.

R. Maingnet. — Fixez-vous dans quel quartier vous désirez adhérer à un club, quel genre de club, le montant approximatif des cotisations et quel sport vous désirez pratiquer.

J. Moreau. — Ces questions sont bien trop personnelles pour pouvoir être traitées ici.

Guinette trop blonde. — 1^{er} Avons transmis à Jézo ; 2^e Vous avez raison en ce qui concerne Tanneveau ; 3^e L'état de santé de Fernand Wambst s'améliore sans cesse.

Germaine Bayon. — Sommes à votre disposition pour tous renseignements dont vous pouvez avoir besoin.

Ni No Nico. — Les crampons en cuir sont préférables sous les chaussures de football.

René et Marcelle. — 1^{er} Non, écrivez-nous, nous nous ferons un plaisir de vous transmettre ces renseignements ; 2^e Vous trouverez ces livres à la Librairie de l'« Auto », 10, faubourg Montmartre.

Albert Gérard. — 1^{er} Charles Pélissier a gagné le Critérium des As en 1933, battant Gysels et Terreau, derrière moto commerciale, il couvrit les 100 kms en 1 h. 40' 26" ; 2^e La distance exacte du Tour de Longchamp est de 3.631 m. ; 3^e Le premier champion de Belgique de demi-fond d'après guerre fut Victor Linart qui avait remporté cette épreuve pour la première fois en 1913. Linart devait d'ailleurs réaliser l'exploit d'être quinze fois consécutives champion national de 1913 à 1931 ; 4^e Les Six-Jours de New-York 1935 furent gagnés par Letourneur-Giorgetti. Letourneur avait déjà triomphé deux fois en 1931 avec Guimbretière ; en 1933 avec Debaets et Peden, et en 1934 avec Debaets.

P. de la Riviera. — Ne pouvons vous donner dans ces colonnes des renseignements d'ordre commercial. Écrivez-nous, transmettrons aux intéressés.

Jean Leysi. — Vous trouverez la liste de ces dix-sept palmarès dans le Livre d'Or de l'U. V. F., 24, boul. Poissonnière.

Lilloise de 22 ans. — René Le Grevès est célibataire.

Un grand lecteur de « Match ». — Avons fait part de votre désir à l'agen-

ce photographique France-Presse, 100, rue Réaumur, Paris.

R. Duffy, gendarme à Sartène. — Il n'y a pas de record officiel de la traversée de la Manche à la nage. Vous pouvez vous mettre en relation avec M. Burgesse, hôtel de la Sirène, à Sanguet.

Un sportif convaincu. — 1^{er} Vous pouvez vous procurer le livre : « 400 mouvements de culture physique avec bâton », par F. Vergnes, à la Librairie de l'« Auto » (8 francs), ou bien « Les Mouvements de tous les jours » (5 francs).

Joé Martin. — Le livre que vous nous signalez est « La Tête et les Jambes », par Henri Desgrange (5 fr.) à la librairie de l'« Auto », 10, faubourg Montmartre (Paris).

Croquantopolis et T. C., à Chambéry. — Les vainqueurs de la Coupe de France depuis 1925 furent successivement : Olympique de Marseille (2 fois), Red Star, S. O. Montpellier, F. C. Sète, Club Français, A. S. Cannes, Excelsior A. C., F. C. Sète, Olympique de Marseille, Racing Club de Paris, F. C. Sochaux.

Jacques Santenay. — Adressez-vous à la F. F. F. A., 24, rue de Londres, Paris.

Cheminée à Marseille. — Le Grand Prix Wolber était à l'origine réservé exclusivement aux professionnels. Son règlement a été modifié et aujourd'hui il est disputé par les amateurs et les indépendants.

Douche, Motte, X... à Poitiers. — Avons transmis aux intéressés.

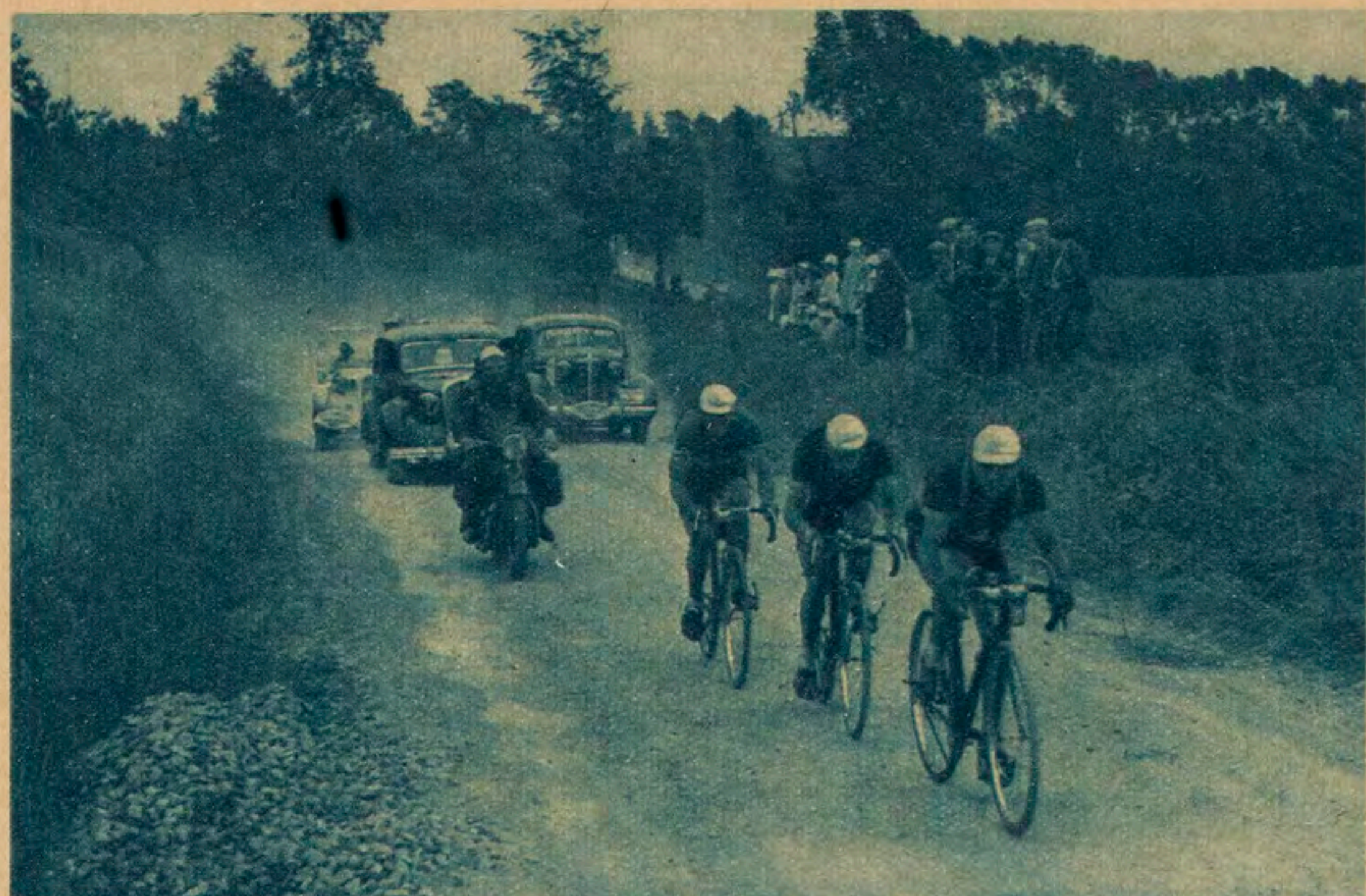
Filochard, admirateur de Le Grevès. — Le Grevès, qui se prénomme René, est né le 6 juillet 1910, à Paris.

Toto, admirateur d'Archambaud. — Maurice Archambaud est né le 30 août 1908 à Châtillon.

Jean l'Enervé. — 1^{er} Le Tour de France a lieu cette année du 30 juin au 25 juillet ; 2^e Antonin Magne y participe non pas comme coureur, mais comme... journaliste ; 3^e Goutorbe est âgé de 21 ans.

ACHILLE
aux pieds nickelés.

L'Imprimerie Réaumur
et l'Héliogravure Rotative,
98-100, rue Réaumur, Paris.
Le gérant : Raymond Debruges.



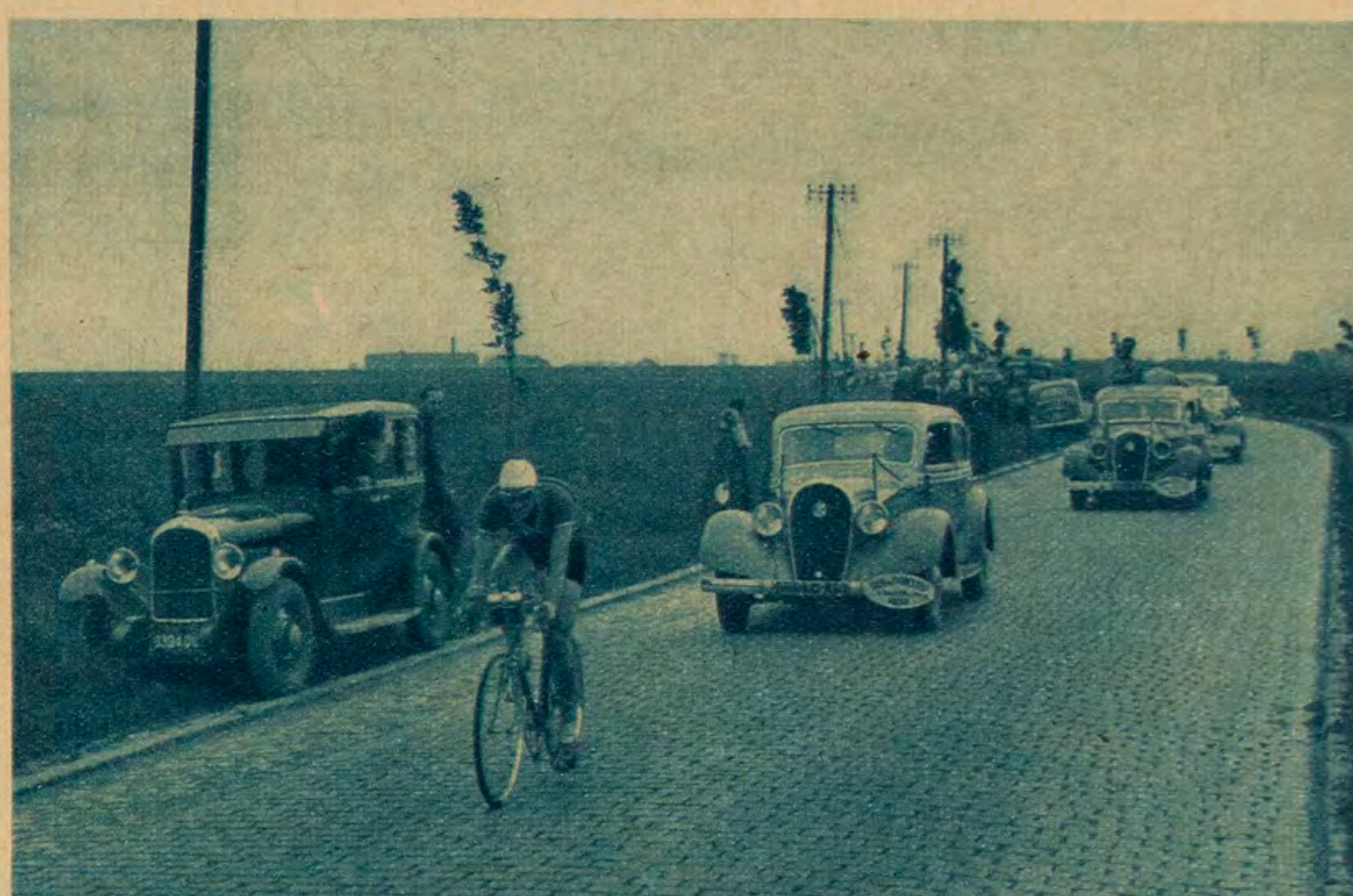
Une autre fugue. Egli, Lowie et Rossi ont faussé compagnie à leurs camarades et s'en vont, laissant le peloton dans un nuage de poussière.



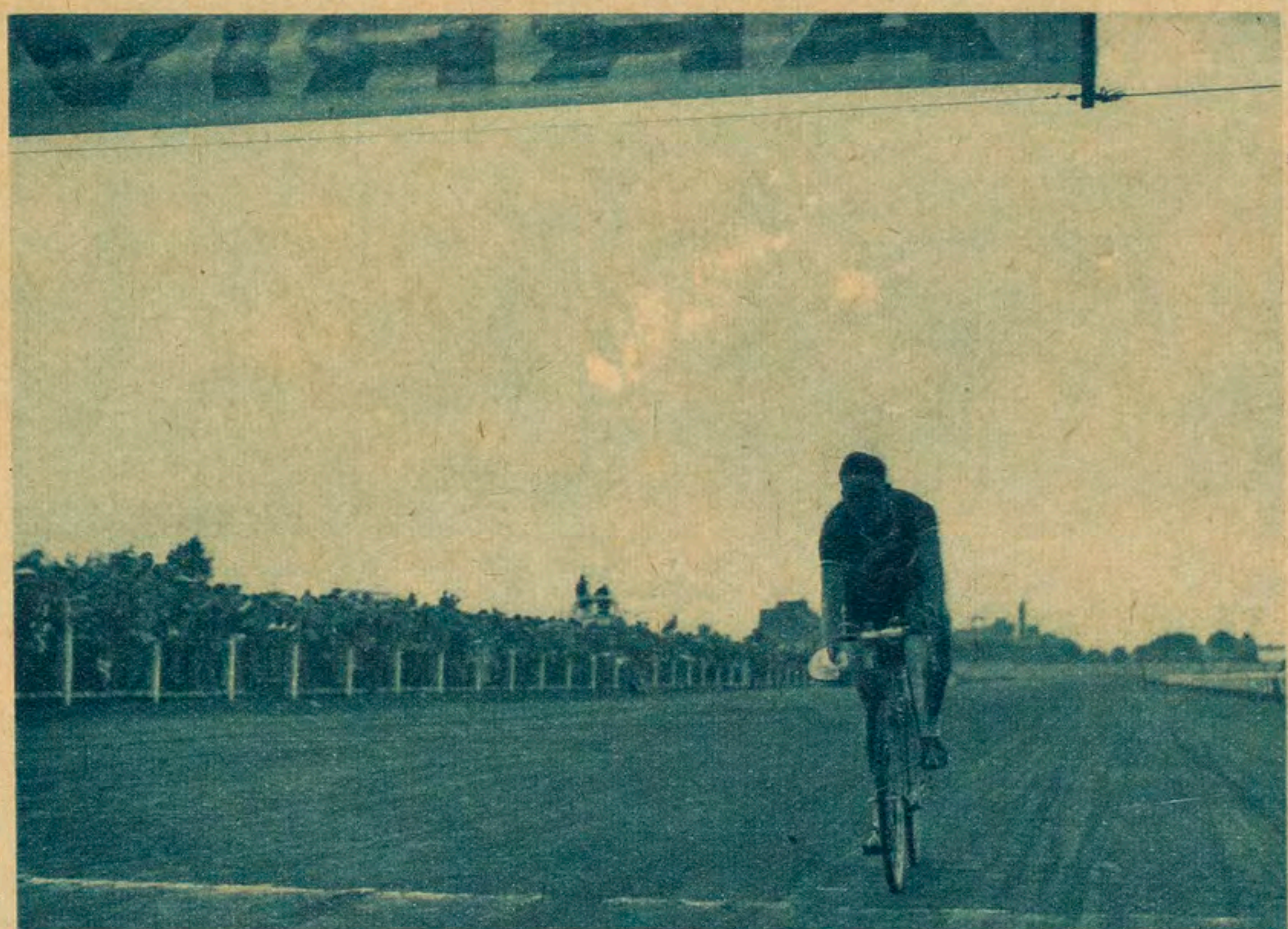
Dans le passage d'Arras, l'Allemand Oberbeck mène un petit groupe détaché du peloton à la poursuite des fugitifs.



Le Luxembourgeois Majerus, demeuré seul en tête, escorté de deux gendarmes, qui lui ouvrent la route, va vers la victoire.



Et la solitude de Majerus, solitude splendide, s'affirme encore davantage après La Bassée, sur la route pavée, au long des arbres chétifs courbés par les vents.



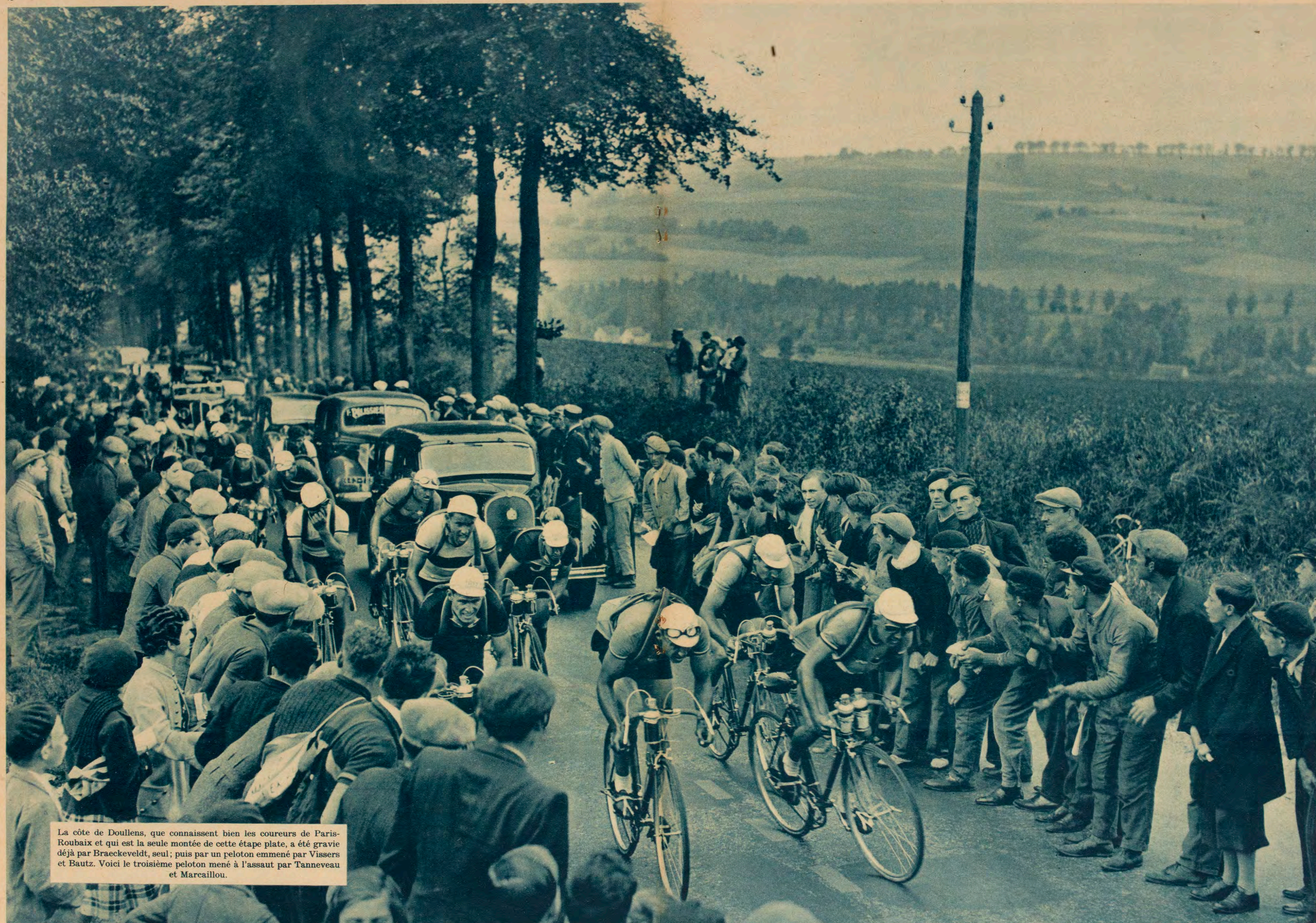
C'est l'arrivée. Devant l'énorme foule massée sur l'hippodrome du Croisé-Laroche, Majerus prend le maillot jaune.



Première récompense de la victoire : un quart Perrier, que va déguster avec joie le « maillot jaune » du Tour, le Luxembourgeois Majerus.



Fraternelle et émouvante accolade. Majerus, premier du classement, embrasse et essuie le visage de son compatriote Mersch, brillant second.



La côte de Doullens, que connaissent bien les coureurs de Paris-Roubaix et qui est la seule montée de cette étape plate, a été gravie déjà par Braeckveldt, seul; puis par un peloton emmené par Vissers et Bautz. Voici le troisième peloton mené à l'assaut par Tanneveau et Marcaillou.



UN ÉNORME SUCCÈS! LA SENSATIONNELLE INNOVATION DE

match

Le plus grand hebdomadaire sportif

NOUS A VALU DES MILLIERS DE RÉPONSES

Vous savez que "match"

LANCE A L'OCCASION

ET PENDANT LA DURÉE

DU TOUR DE FRANCE

PLUSIEURS GRANDS CONCOURS DE PRONOSTICS

dotés de plus de **100.000** fr. de prix en espèces

*Cette fois-ci, nous vous donnons
trois fois plus de chances par numéro*

VOICI LE DEUXIÈME CONCOURS DE PRONOSTICS

**QUELS SERONT, DANS L'ORDRE, LES DIX PREMIERS DU CLASSEMENT
GÉNÉRAL APRÈS L'ARRIVÉE À DIGNE, LE VENDREDI 9 JUILLET ?**

**PREMIER PRIX : 10.000 FRANCS EN ESPÈCES
DEUXIÈME PRIX : 6.000 FRANCS EN ESPÈCES
TROISIÈME PRIX : 4.000 FRANCS EN ESPÈCES**

NOS LECTEURS POURRONT ENVOYER TROIS RÉPONSES AU LIEU D'UNE.
En effet, pour participer à ce concours, il s'agit d'envoyer à M. Lefèvre, Boîte postale 85, Paris, une enveloppe affranchie à 0 fr. 50 et contenant un bon découpé dans ce numéro de **MATCH**, daté du 2 juillet, sur lequel le concurrent devra inscrire lisiblement son nom et son adresse.

Tout lecteur pourra donc envoyer trois bons dans trois enveloppes différentes, avec trois fois un franc en timbres-poste.

Au dos de chaque enveloppe, le concurrent indiquera, très lisiblement, quels seront, dans l'ordre, les dix premiers au classement général du Tour de France après l'arrivée à Digne, le 9 juillet.

Les réponses devront arriver, au plus tard, le **mercredi 7 juillet à midi**.

Passé cette date, aucune enveloppe ne sera valable.

Vingt mille francs de prix seront attribués aux concurrents : 10.000 francs à l'auteur de la liste exacte ou à son défaut de la liste s'en rapprochant le plus ; 6.000 francs et 4.000 francs aux réponses les plus proches de la liste classée première.

EN CAS D'EX-ÆQUO, CES PRIX SERONT DISTRIBUÉS EN PARTS ÉGALES ENTRE LES LAURÉATS.

MATCH NE VEUT TIRER AUCUN BÉNÉFICE DE CE CONCOURS MAIS, AU CONTRAIRE, ENCOURAGER LES SPORTS. AUSSI... la différence entre le montant des participations des concurrents et le total des prix distribués sera affectée à l'aviation populaire, sous le patronage et le contrôle du ministère de l'Air qui désignera les commissaires à cet effet. Le contrôle du concours sera effectué sous la surveillance de M^e Lefèvre, huissier à Paris.

Vous trouverez, dans chaque numéro de « Match », les renseignements indispensables sur le grand concours de pronostics. Vous y trouverez également le bon, absolument nécessaire pour y participer. Attention, « Match », le plus grand hebdomadaire sportif, paraît, pendant le Tour de France, deux fois par semaine, le mardi et le vendredi. (Le numéro : 0 fr. 75 à Paris, Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne. 1 franc tous autres départements).

CONCOURS **BON B¹**

DE PRONOSTICS

TOUR DE FRANCE

Deuxième concours :

LE CLASSEMENT À DIGNE

M. (nom et prénom bien lisibles) _____

demeurant à _____

(à insérer dans l'enveloppe)

CONCOURS **BON B²**

DE PRONOSTICS

TOUR DE FRANCE

Deuxième concours :

LE CLASSEMENT À DIGNE

M. (nom et prénom bien lisibles) _____

demeurant à _____

(à insérer dans l'enveloppe)

CONCOURS **BON B³**

DE PRONOSTICS

TOUR DE FRANCE

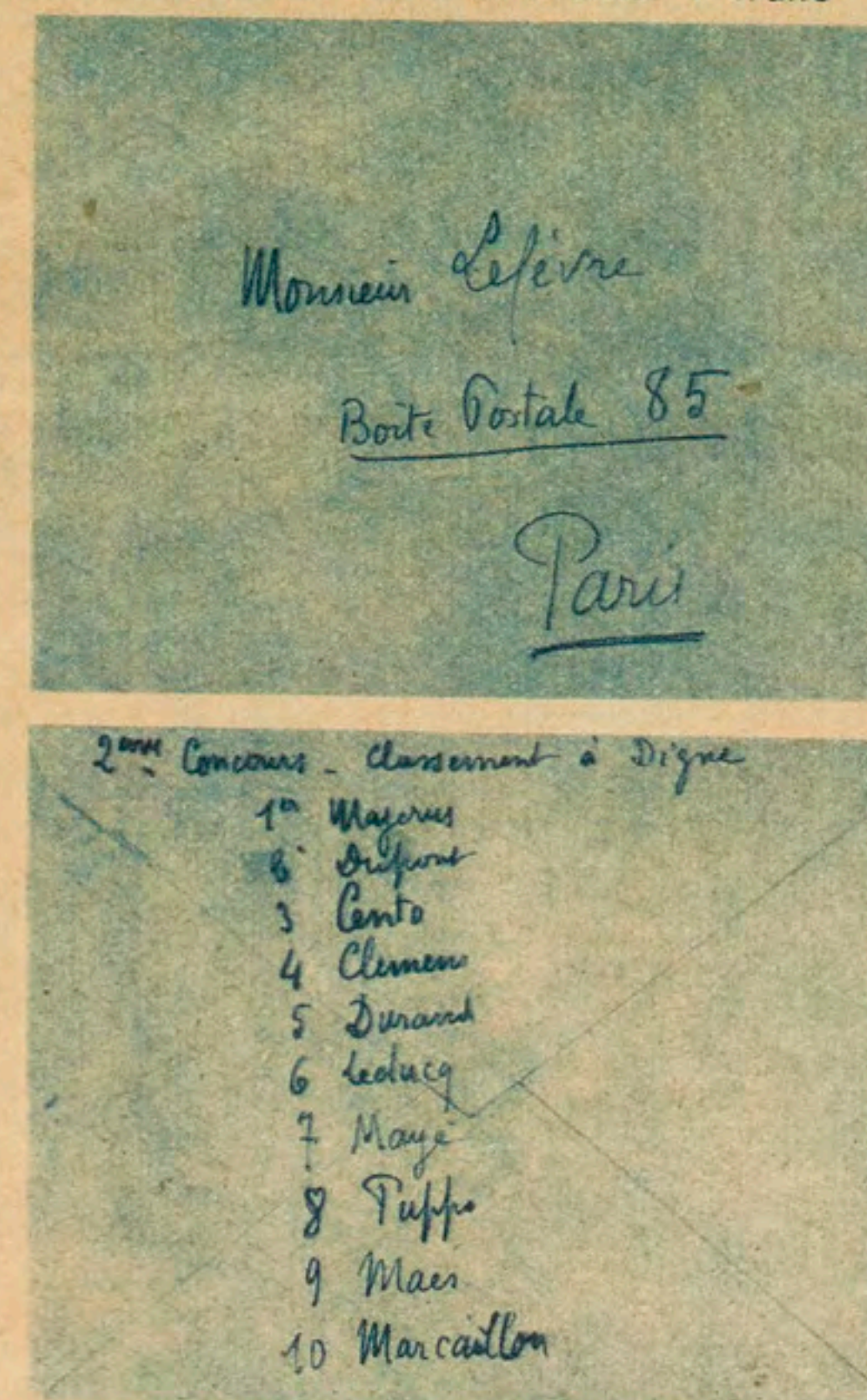
Deuxième concours :

LE CLASSEMENT À DIGNE

M. (nom et prénom bien lisibles) _____

demeurant à _____

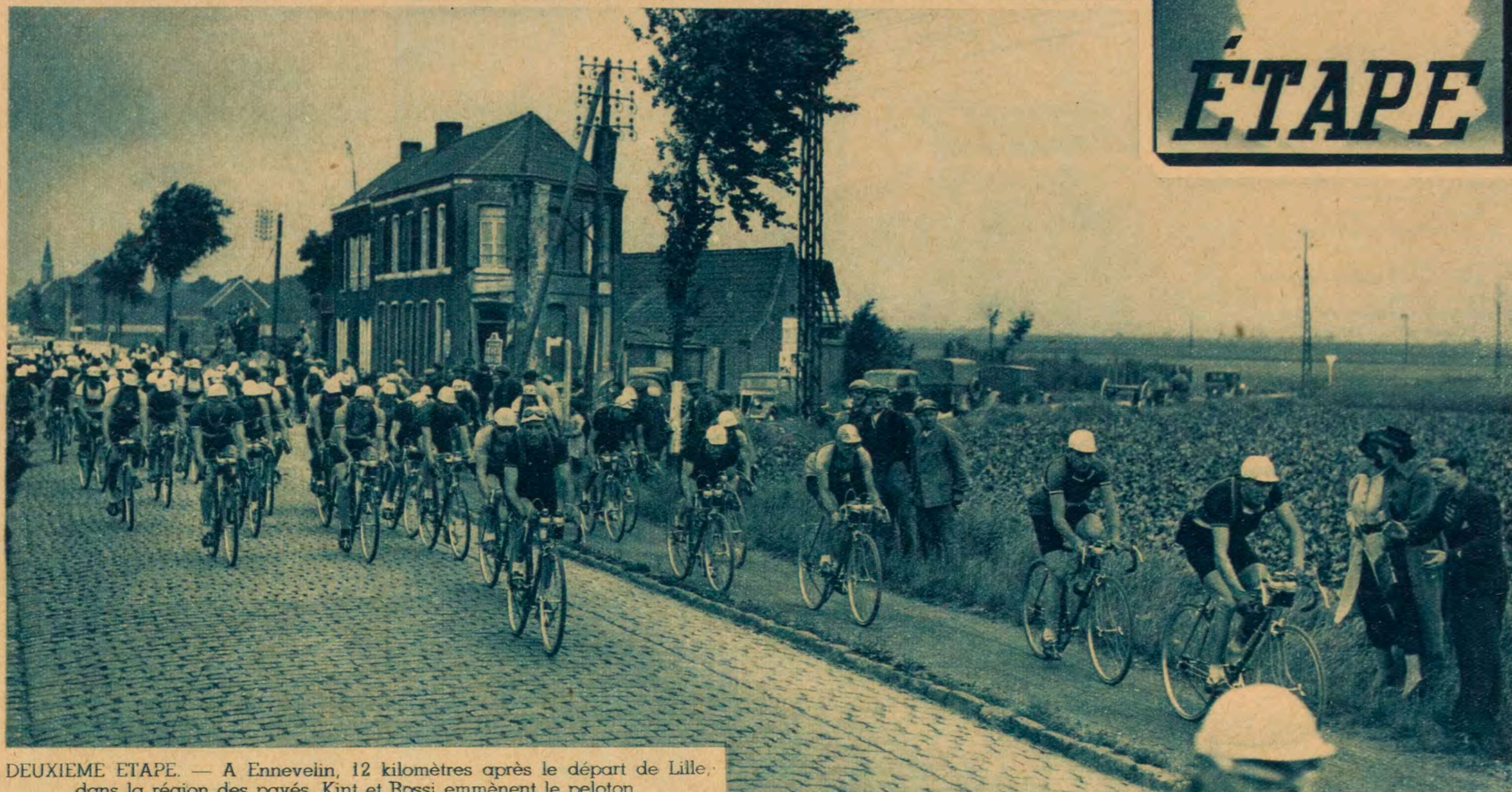
(à insérer dans l'enveloppe)



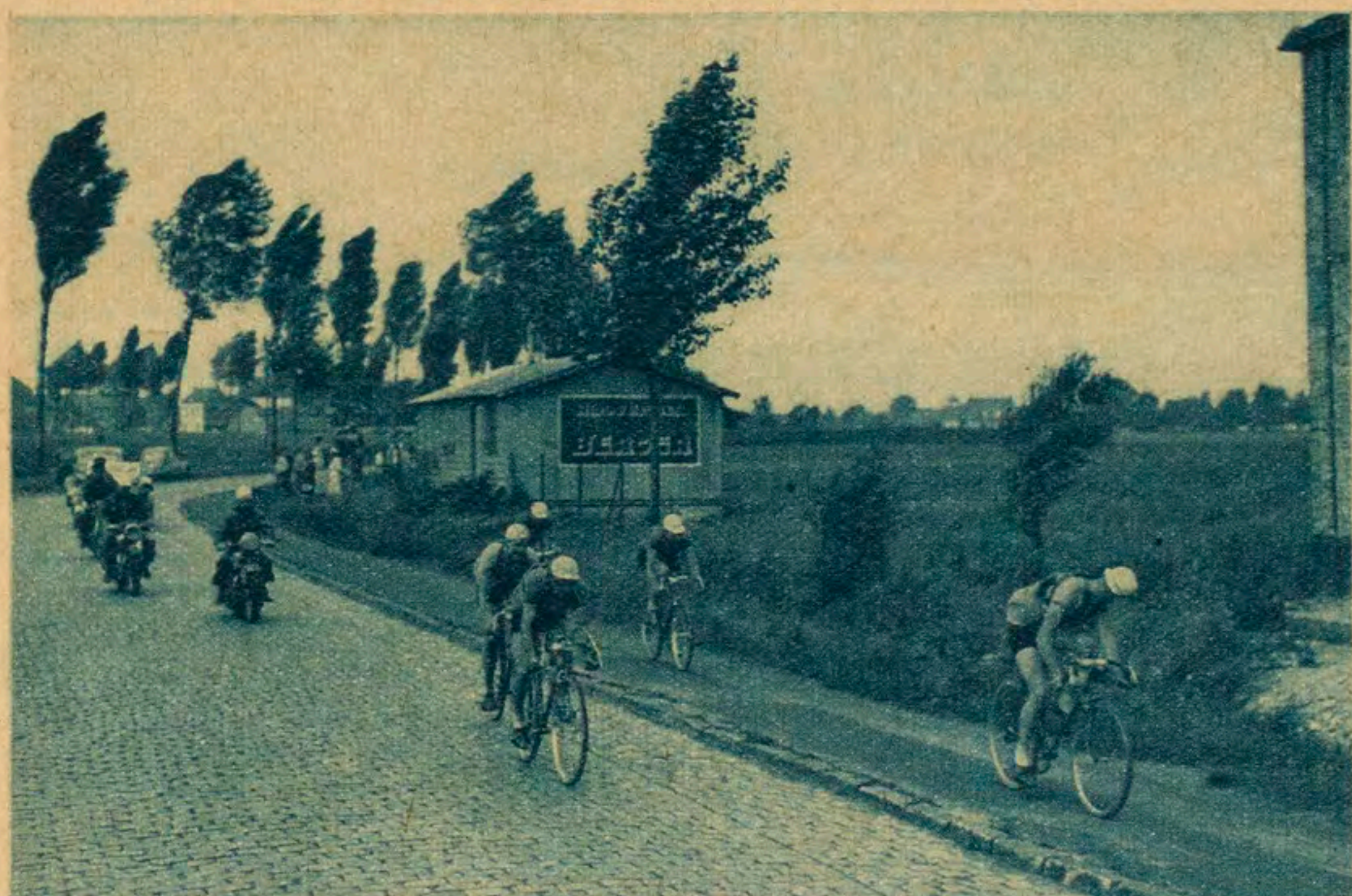
Voici la manière dont les lettres des concurrents doivent être postées et la façon d'inscrire au verso les pronostics.

LILLE-CHARLEVILLE

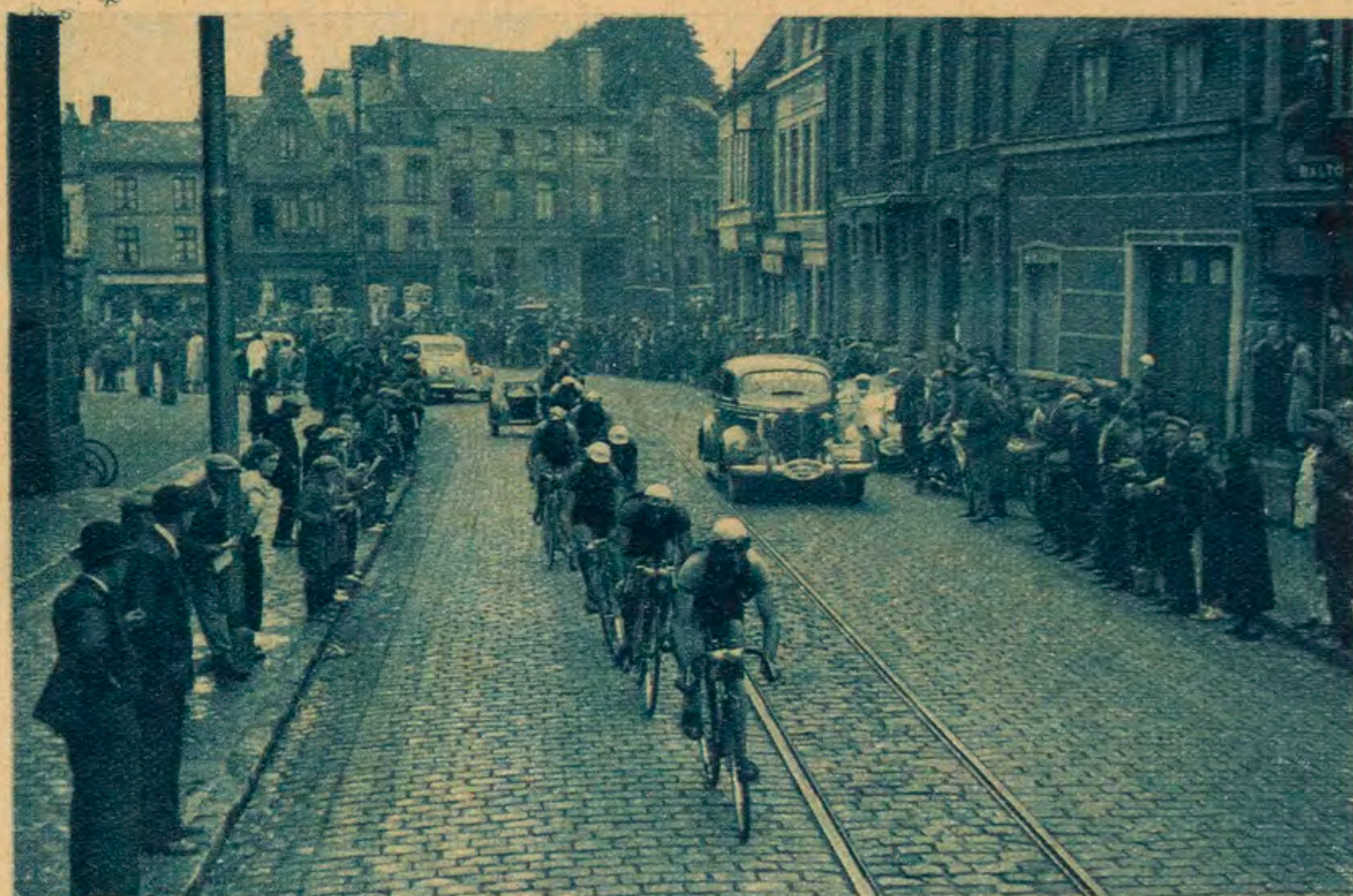
2^{eme} ÉTAPE



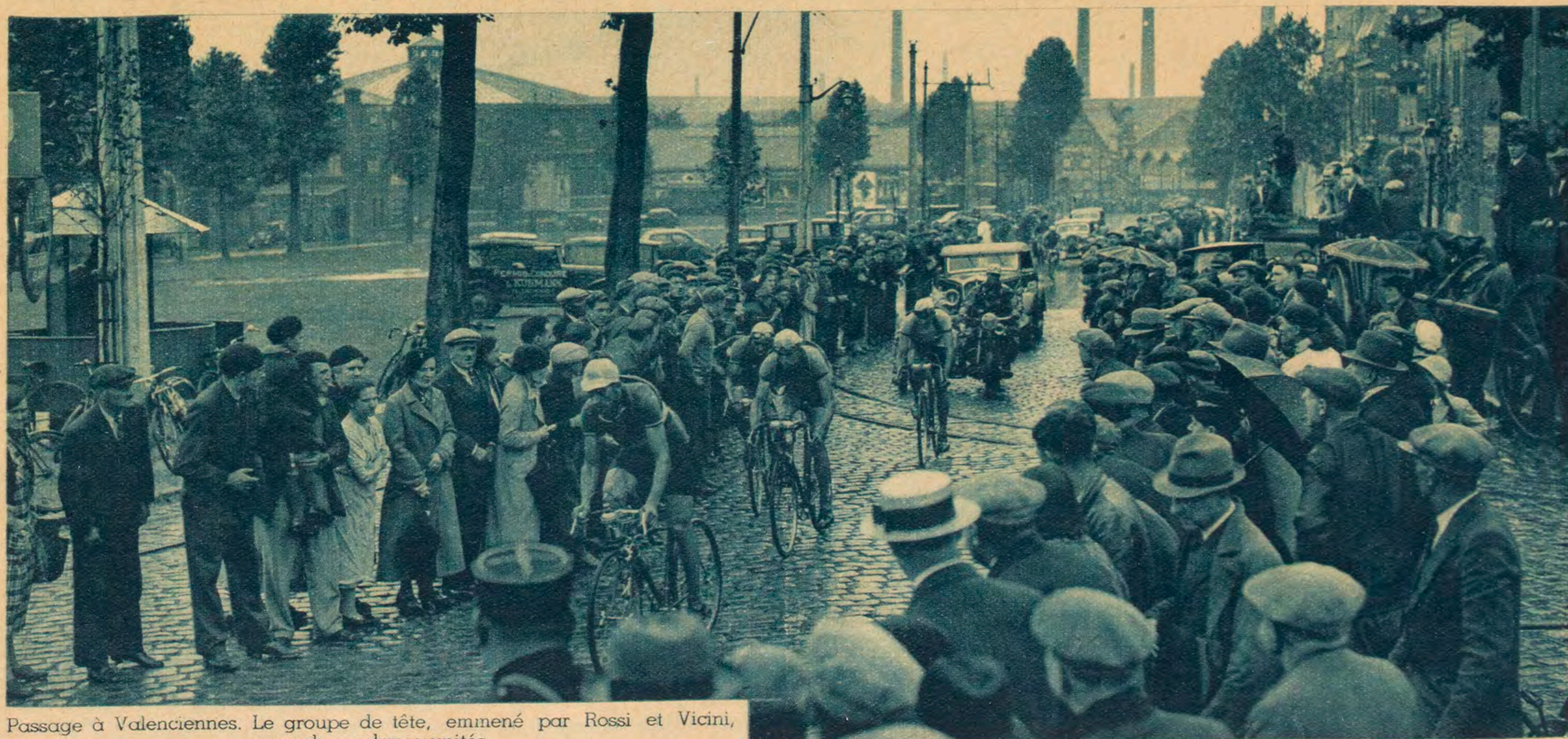
DEUXIEME ETAPE. — A Ennevelin, 12 kilomètres après le départ de Lille, dans la région des pavés, Kint et Rossi emmènent le peloton.



Une échappée s'est produite peu après. Avant La Capelle, Vicini et Ezquerria en tête d'un groupe de fugitifs.



A Saint-Amand-les-Eaux, c'est toujours Vicini qui est au commandement de la petite troupe.



Passage à Valenciennes. Le groupe de tête, emmené par Rossi et Vicini, a perdu quelques unités.

ARCHAMBAUD GAGNE LA 2^e ÉTAPE

Le Tour 37 sera-t-il un Tour belge ?

par Jean Antoine

Charleville (d'un de nos envoyés spéciaux) Une première journée moins meurtrière que les années précédentes. Elle a été marquée, sur le parcours Paris-Lille, par une très jolie victoire du Luxembourgeois Majerus, transformé, puissant, décidé, qui fonce vers Lille où la victoire aime à sourire aux représentants des petites nations.

Il conquiert de haute lutte le maillot jaune, devant son compatriote Mersch, devant Belges, Italiens et Français. Mais chacun savait qu'il ne s'agissait que d'une victoire éphémère, et qu'en aucun cas on ne saurait compter sur Majerus et Mersch, le Jura franchi.

Majerus devait, dès le lendemain, perdre un précieux coéquipier en la personne de Mathias Clémens qui, ayant fait une chute, se voyait contraint à l'abandon.

Et ainsi s'appauvrisse la vaillante équipe luxembourgeoise, déjà pourtant bien restreinte.

★

A Charleville cependant, Majerus conservait son trophée. Mais, dès lors se posait la question de savoir comment les sujets de la grande-duchesse résisteraient aux Belges et aux Italiens, au cours de la première étape contre la montre, qui doit opposer les équipes entre Lons-le-Saunier et Champagnole. Comment Majerus, Mersch et P. Clémens, même associés aux Hollandais, pourront-ils conserver une illusion de maintenir l'avantage qu'ils ont conquis au cours des deux premières étapes courues comme des villes à ville, à formule individuelle. Comment ne succomberont-ils pas contre une formation aussi précise, aussi forte et homogène que le « Dix » de Belgique, dont chaque homme est au point ?

★

Voilà les faits. Ils nous font toucher du doigt les lacunes du règlement du Tour qui oblige à sacrifier actuellement les chances d'un homme de classe au vernis des équipes nationales.

Mersch ou Majerus sont-ils donc responsables si le Luxembourg ne compte que quatre coureurs de classe ?

Après avoir exposé le cas luxembourgeois, faisons, si vous le voulez bien, une courte promenade à travers les équipes, au soir de la seconde étape. Et nous allons les situer par ordre de chances, c'est-à-dire que nous examinerons d'abord les Belges, puis les Italiens, et enfin les Français.

Les Belges ont fait, le premier jour, une démonstration de masse ; il était impressionnant de voir Sylvère Maes, flanqué de ses troupes, mener sa course avec prudence et sagesse ; « comme un homme », a dit Antonin Magne, qui sait qu'il doit encore quelque peu se roder avant la grande bataille des cols.

Et j'avoue que Karel Steyaert peut se montrer satisfait puisqu'ils n'eurent à enregistrer aucune défaillance, si ce n'est un léger flottement de Félix Vervaecke, que j'ai trouvé beaucoup moins bon, dans ce début de Tour, que les années précédentes. Mais l'équipe est de celles qui doivent fournir de grandes performances ; et j'imagine à l'avance la joie que nous éprouverons lorsque nous verrons, au cours de la première étape contre la montre, les dix magnifiques gaillards en éventail, dévorer les kilomètres.

Le Tour 1937 sera-t-il un tour belge ?

Il est peut-être trop tôt pour l'affirmer ; car le hasard et la chance jouent un grand rôle en cette affaire. Mais en tout cas, leur meilleur homme ne sera pas loin du premier. Car le premier, sous quelques jours, pourrait bien être Bartali !

Sylvère Maes l'a bien compris ; et depuis son retour foudroyant, dans Paris-Lille, après crevaisson, c'est pour tout le monde l'homme à battre. Or Bartali s'est fort bien tiré d'une étape du Nord qui était des plus dangereuses pour lui. Avec un Rossi moins complet, mais racé et plein de sang, avec un Martano qui semble retrouver ses ardeurs d'autrefois, les Italiens seront probablement beaucoup plus dangereux qu'ils ne le furent même au temps de la grande forme de Guerra.

★

Passons maintenant aux Français. Quatre hommes marchent fort bien : Speicher, Archambaud, qui a enlevé la seconde étape, et Le Grevès et Lapébie. Marcaillou a perdu un temps précieux le premier jour pour attendre Chocque, un Chocque décevant au possible. D'ailleurs, Desgrange qui n'avait conçu l'équipe de France qu'en raison de la confiance qu'il avait mise en Chocque s'est avoué un peu déçu.

Certes, le Tour ne fait que commencer. Chocque aura l'occasion de se racheter. Mais d'ores et déjà il ne saurait compter sur la première place du classement général.

Cloarec et Gamard ont fait ce qu'ils ont pu. Thiéard se ressent, lui, de son Bordeaux-Paris et souffre beaucoup sur la route. Tanneveau ne semble pas s'être amélioré depuis l'an dernier. En un mot nos chances sont un peu minces, il faut le reconnaître.

Chez les individuels, grosse supériorité belge. Mais si la course déjà se dessine pour les as, rien ne paraît encore joué pour les individuels qui se rencontreront dans la montagne.

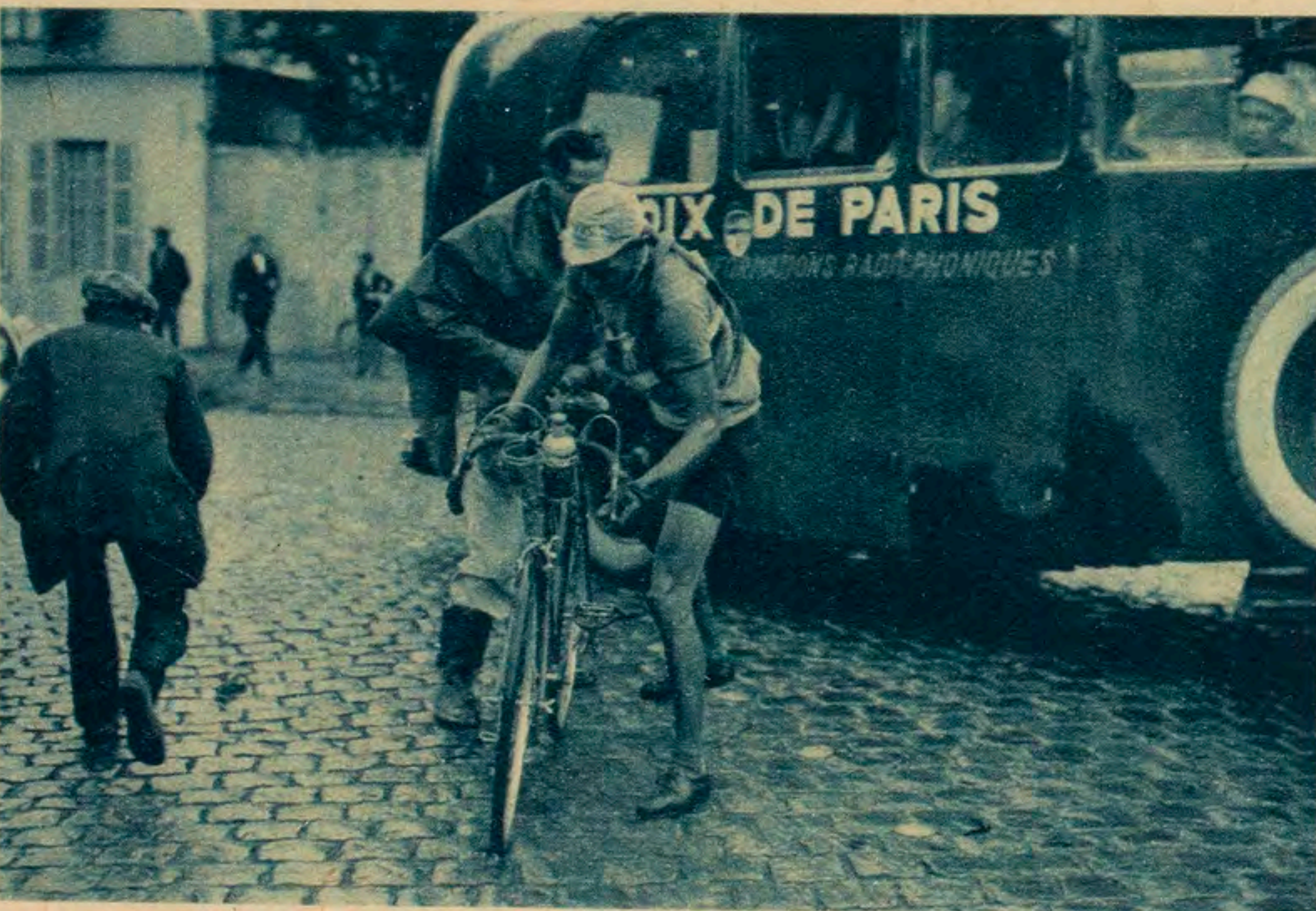
En résumé, un Tour qui s'annonce mouvementé et plein d'attrait ; car, pour une fois, les Italiens ont une grande chance.



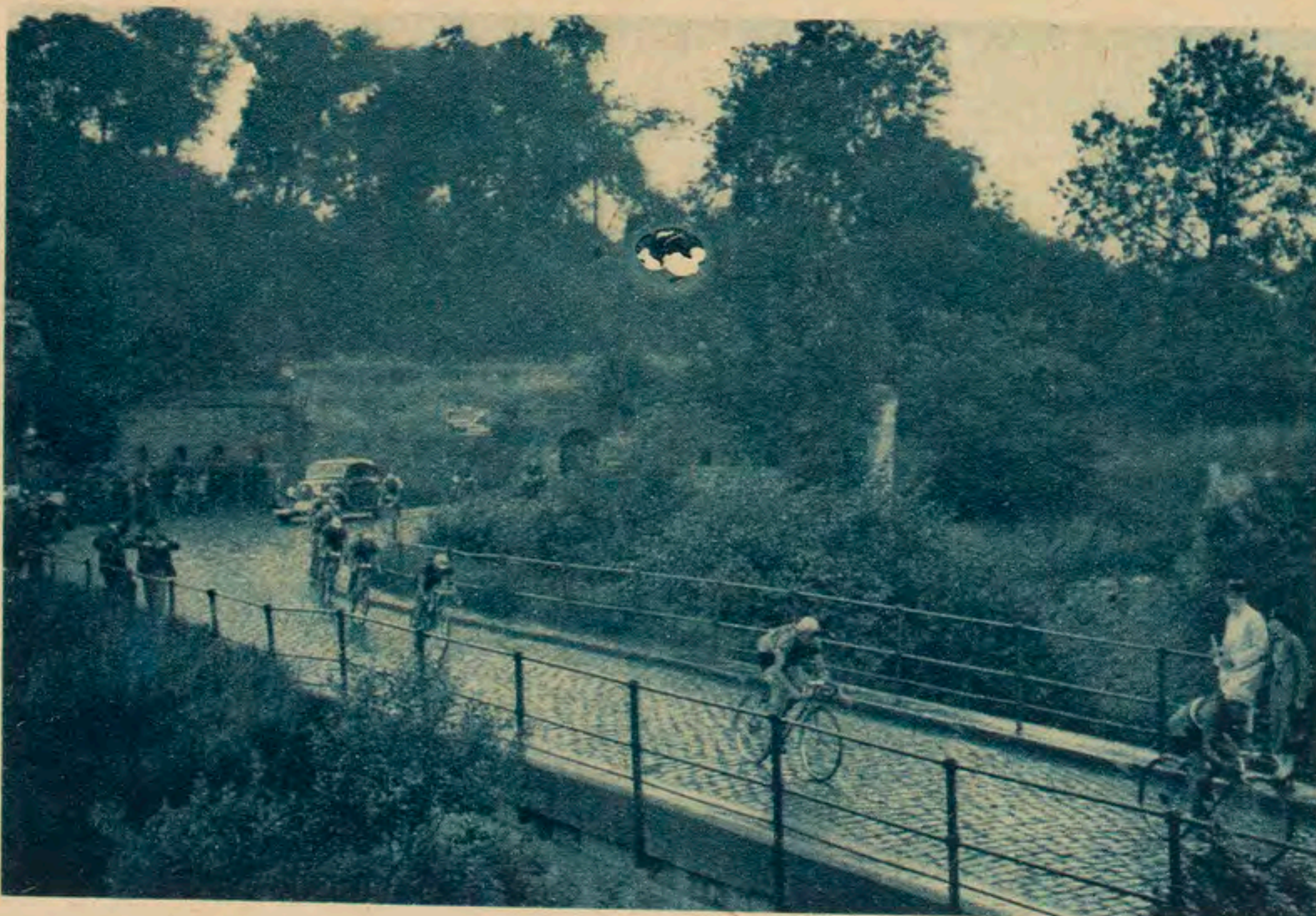
A la douane de Saint-Waast-la-Vallée, Marcaillou et Ton Van Schendel mènent le train.



Au même point, sur la route ruisselante d'eau, Oberbeck conduit le gros du peloton qui poursuit mollement.



A l'entrée de Bavay, Paul Chocque, qui a été victime d'une chute sur les pavés, repart.



Archambaud, héros de la journée, a rejoint les fugitifs et pénètre, en tête, à Maubeuge.

Charleville (d'un de nos envoyés spéciaux.)

CURIEUSE étape, difficile non seulement avec ses pavés, ses trottoirs en cendrée, mais aussi parce que, du matin au soir, elle a été courue sous la pluie, une pluie parfois violente lorsqu'elle n'était fine et désespérante. Trop d'accidents au départ de l'étape : accidents de machines, chutes sérieuses. C'est ainsi que plusieurs coureurs ont été éliminés dont Mathias Clémens, entré la tête la première dans une énorme borne kilométrique plantée au beau milieu d'un trottoir cyclable.

Une fugue d'Ezquerria dans les premiers kilomètres fit que la course fut immédiatement animée, car avec l'Espagnol s'en allèrent Rossi, Vervaecke, Cimatti, Gallien et Vicini. Puis Marcaillou revint avec Pierre Clémens et T. Van Schendel, tandis qu'Ezquerria était irrémédiablement lâché.

Une crevaisson de Vervaecke devait ralentir la marche des leaders qui n'en passèrent pas moins détachés à Valenciennes où, à l'entrée de la ville, sur le macadam mouillé, Cimatti et Pierre Clémens s'accrochèrent et tombèrent. Cimatti put reprendre aussitôt la course, mais Pierre Clémens, par contre, fut contraint d'attendre le camion-atelier afin de réparer sa machine endommagée.

Peu après tout allait rentrer dans l'ordre. Pas pour longtemps, car de nouveau plusieurs coureurs s'enfuiaient et, à La Capelle, étaient nettement détachés : Archambaud, Introzzi, Martano, Le Grevès, Passat, Vervaecke, Kint, Thierbach, Lapébie, Marcaillou, Berrendero, Cosson, Vicini, Godard, Bautz et le porteur du maillot jaune, Majerus, qui défendait son bien avec courage.

A ce moment ces hommes avaient 1 minute 30 secondes d'avance sur le gros du peloton, au sein duquel Bartali et Sylvère Maes s'épiaient sérieusement. Le Belge, d'autre part, était trop éprouvé par les crevaissons pour tenter de s'en aller et de prendre Bartali en défaut. En tête, Archambaud démarrait violemment, partit irrésistiblement sur la route de Charleville, accompagné d'un seul individu français, Godard. Ils ne devaient pas être rejoints. Ils allaient terminer les quarante kilomètres qui restaient à couvrir à une allure rapide. Archambaud parvenait, sur la piste du vélodrome de Charleville, à devancer Godard, qui d'ailleurs ne paraissait pas très décidé à disputer la première place au leader maintenant de l'équipe de France.

Derrière Archambaud et Godard, Brackeveldt qui, pour la première place des individuels, s'est montré, au cours de la journée, plus décidé encore que durant la première, s'en fut avec d'autres Belges : Kint et Gustave Deloor et le Breton Jean-Marie Goasmat, qui perdit pied à l'entrée de la ville. Le peloton tout entier termina ensuite. La plupart des hommes furent classés sixièmes ex æquo dans un temps identique. Le classement général ne subit ainsi que fort peu de fluctuations, car Majerus était dans ce peloton et il conserve la première place du classement général, quoique Archambaud se soit dangereusement rapproché. D'ailleurs Archambaud désirait prendre le maillot jaune, contrairement à ce qu'il avait déclaré au départ de Paris. Et c'est pourquoi, obéissant à une tactique précise, il a démarré alors que ses concurrents étaient quelque peu en difficulté sous la pluie et ayant mal digéré les cinquante premiers kilomètres de pavés.

Félix Léviton.

Classement de la deuxième étape

1. Maurice ARCHAMBAUD, en 5 h. 18 m. 31 s.
2. Godard, à une longueur ; 3. Kint ; 4. Gustave Deloor ; 5. Brackeveldt, 5 h. 19 m. 38 s. ; 6. ex-æquo, Majerus, 5 h. 20 m. 2 s. ; 7. Lapébie, Le Grevès, Speicher, Tanneveau, Marcaillou, Sylvère Maes, Vervaecke, Hendrickx, Wierinckx, Meulenberg, Bartali, Rossi, Mersch, Van den Ruit, Neuens, A. Van Schendel, T. Van Schendel, Pedrol, Amberg, Weber, etc.

LE CLASSEMENT GENERAL A CHARLEVILLE

1. MAJERUS, 12 h. 15 m. 23 s.
2. Archambaud, 12 h. 17 m. 12 s. ; 3. Mersch, 12 h. 18 m. 2 s. ; 4. Brackeveldt, 12 h. 18 m. 23 s. (premier individuel) ; 5. Thierbach, 12 h. 18 m. 56 s. ; 6. Kint, 12 h. 15 m. 49 s. ; 7. Hendrickx, 12 h. 20 m. 13 s. ; 8. Lapébie, 12 h. 20 m. 13 s. ; 9. Muller, 12 h. 20 m. 13 s. ; 10. Wierinckx, 12 h. 20 m. 13 s. ; 11. Vissers, 12 h. 20 m. 13 s. ; 12. Geyer, 12 h. 20 m. 40 s. ; 13. S. Maes, 12 h. 20 m. 40 s. ; 14. Rossi, 12 h. 20 m. 40 s. ; 15. Bartali, 12 h. 20 m. 40 s. ; 16. Speicher, 12 h. 20 m. 40 s. ; 17. Deltour, 12 h. 21 m. 19 s. ; 18. Disseaux, 12 h. 21 m. 35 s. ; 19. Bautz, 12 h. 22 m. 1 s. ; 20. Danneels, 12 h. 22 m. 39 s., etc.

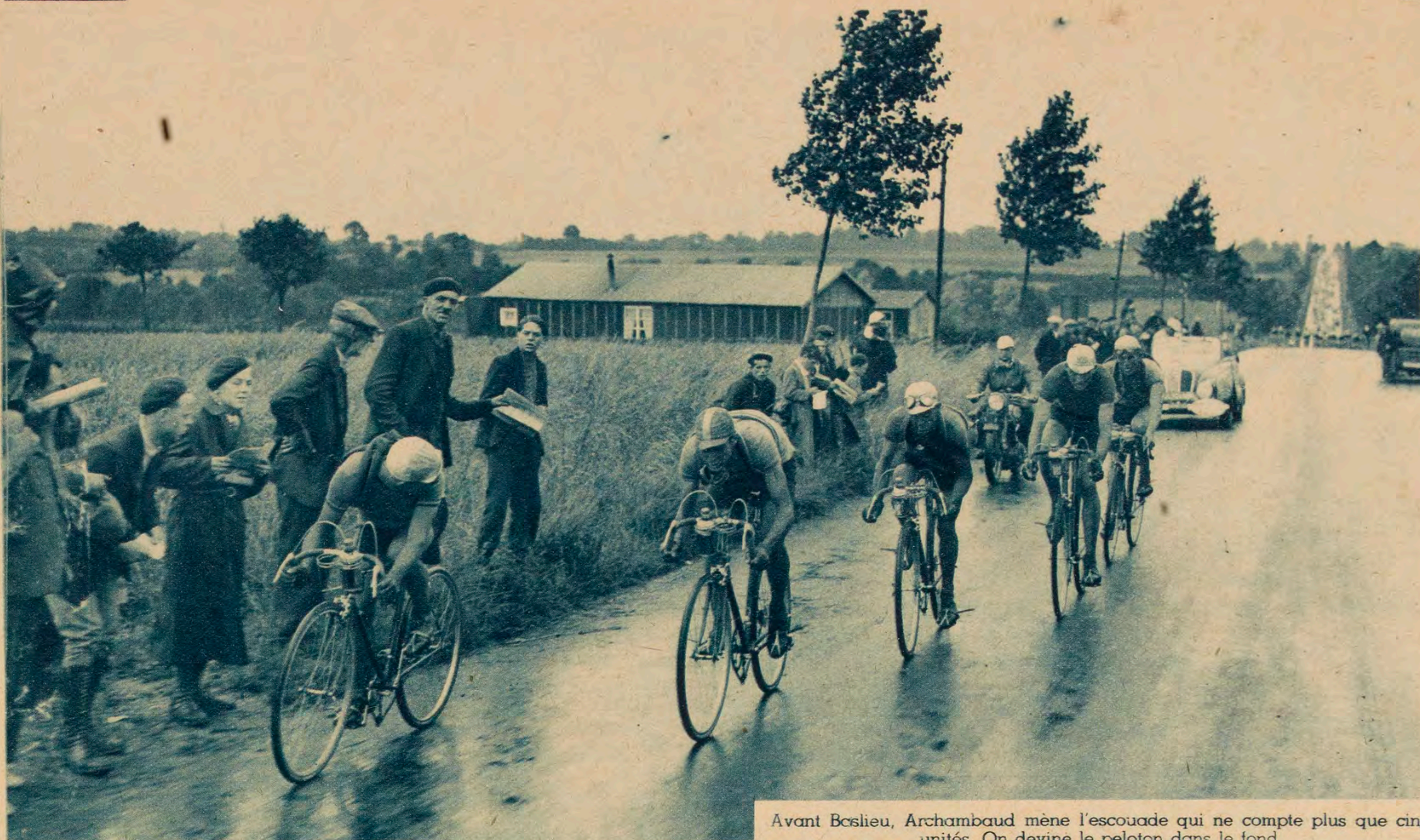
« La Voix de Paris » diffusera cette année le radioreportage du Tour de France cycliste, sur l'antenne de Radio-Cité. Radioreporters : Jean Antoine, Félix Léviton, Michel Ferry et, en exclusivité, Antonin Magne.

Voici l'horaire des émissions prévues :

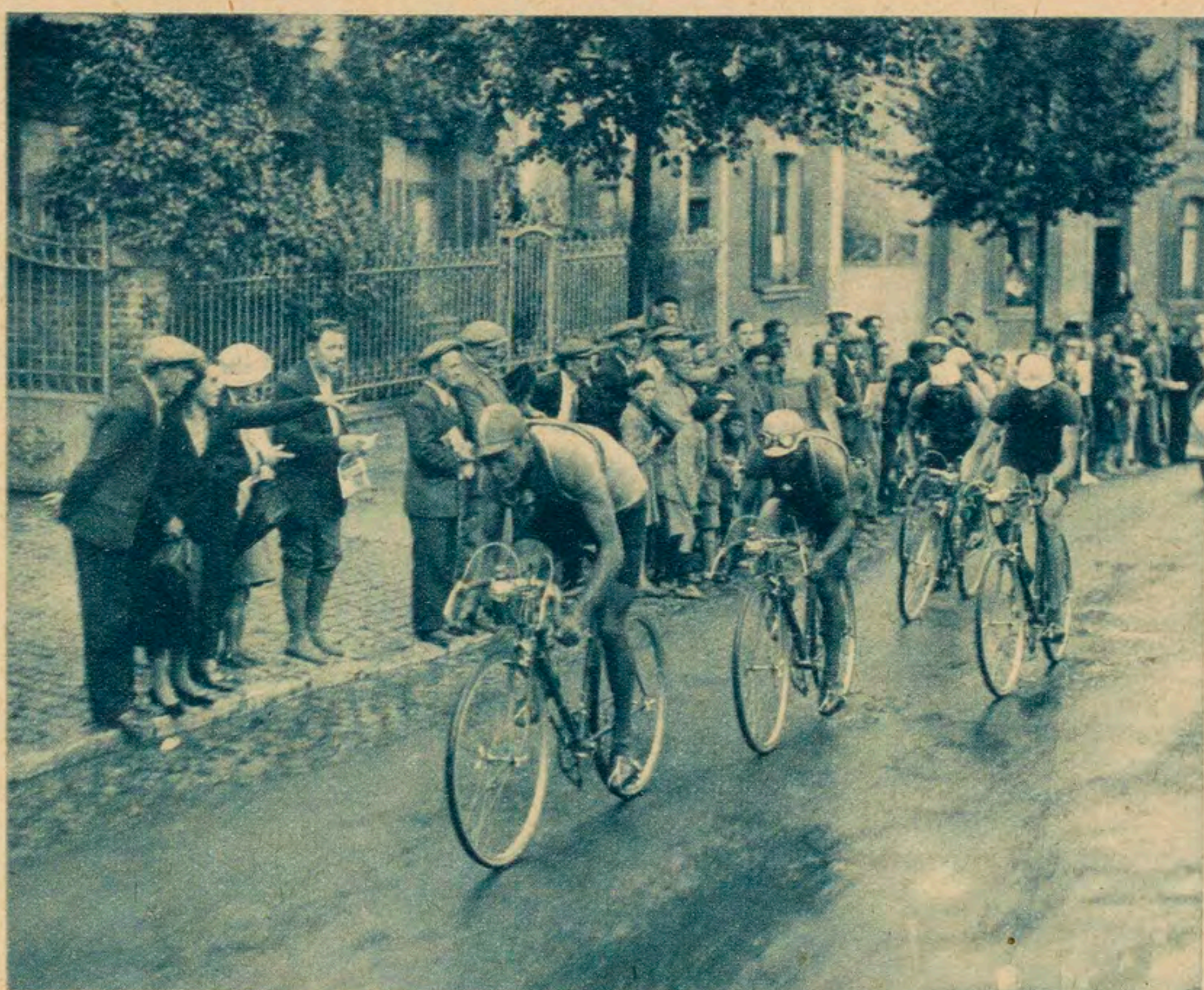
DIMANCHE 4 JUILLET. — Vers 11 h. 20 : Arrivée à Champagnole. — Vers 13 h. 40 : Arrivée à Lons-le-Saunier. — Vers 16 h. 15 : Arrivée à Genève. — 19 h. 15 à 19 h. 30 : Commentaires sur la cinquième étape : Belfort-Champagnole-Lons-le-Saunier-Genève.

LUNDI 5 JUILLET. — 19 h. 15 à 19 h. 30 : Commentaires sur la journée de repos à Genève.

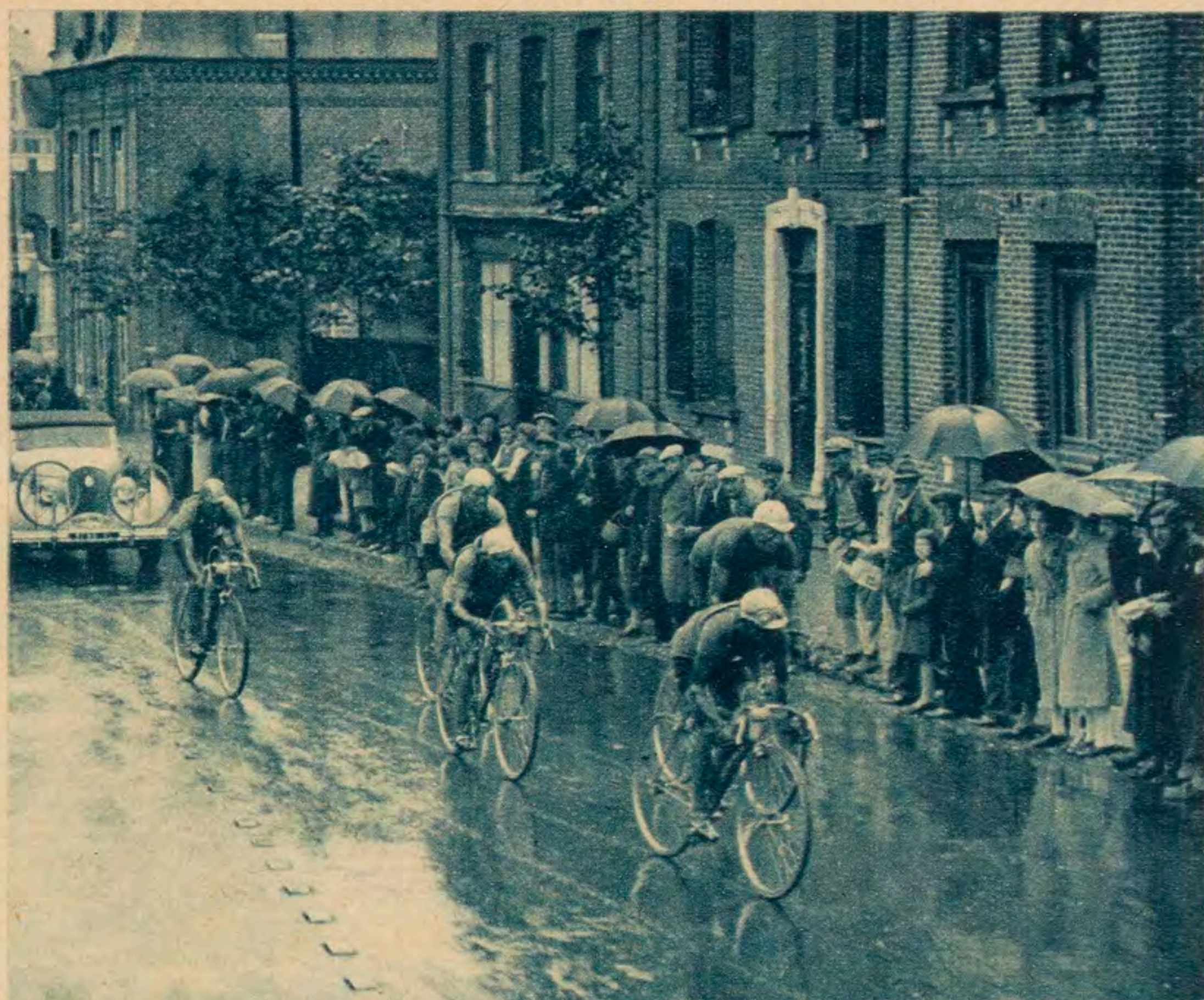
MARDI 6 JUILLET. — Vers 13 h. : Passage au Col des Aravis. — Vers 16 h. 15 : Arrivée à Aix-les-Bains. — 19 h. 15 à 19 h. 30 : Commentaires sur la sixième étape.



Avant Beslieu, Archambaud mène l'escouade qui ne compte plus que cinq unités. On devine le peloton dans le fond.



Dans la côte d'Avesnes, c'est au tour de Passat de donner le ton aux fuyards.



Et c'est Vicini, sous la pluie tombant à flots, qui a pris sa succession, au sommet de cette même côte.

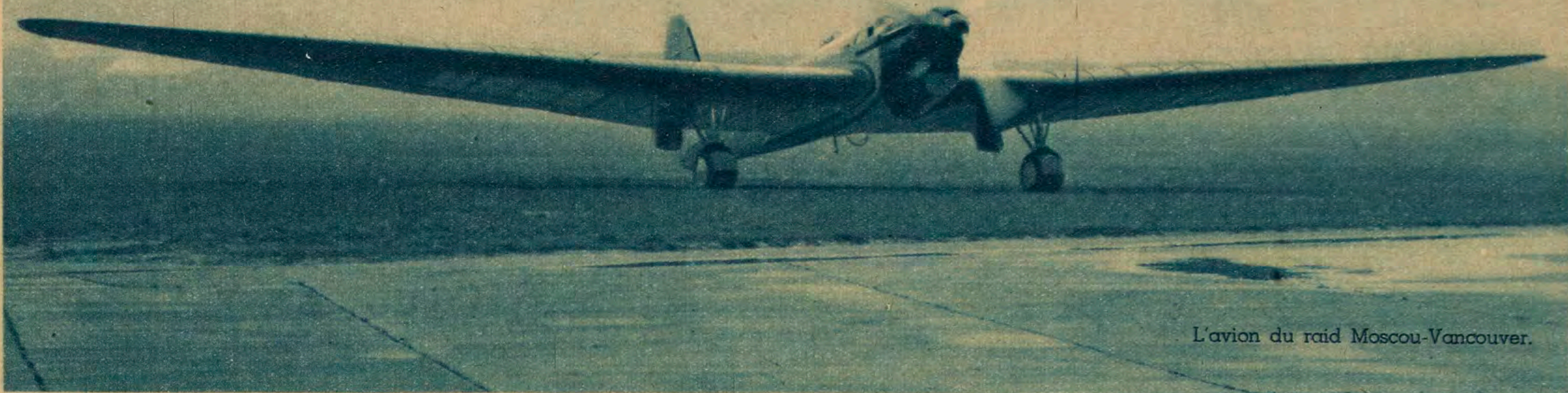


Une tentative d'échappée de Thierbach et Introzzi, à la sortie de La Capelle, tentative avortée.



Voici, après l'arrivée à Charleville, Archambaud et Godard fêtés. Les fleurs à Godard, le baiser à Archambaud.

IL N'Y A PLUS DE POLE NORD



L'avion du raid Moscou-Vancouver.

LA CONQUÊTE DU POLE

Les pilotes soviétiques ont acquis deux spécialités : les records de charge en altitude et les raids polaires.

Le rapport des deux ne saute pas aux yeux au premier abord, mais seulement après examen.

Sans doute, les hommes ne sont pas les mêmes. Les plus célèbres recordmen de charge en altitude s'appellent : Vladimir Kokkinaki, Youmachev, Kalachnikov, Lipkine, Niouchtikoff, etc.

Les plus notoires explorateurs aériens polaires sont : Tchkalov, Molokov, Levchenko, Levanevsky, Golovine, Rabouchkine, Alexeiev, Mazuruk, Kruize et, surtout, le sensationnel Vodopianov qui, le premier, atterrit au Pôle.

Les appareils aussi sont de types différents : à l'exception d'un seul bimoteur, ce sont les quadrimoteurs de bombardement aménagés et équipés en vue des vols dans les régions arctiques qui ont remplacé les bimoteurs de Kokkinaki et de Youmachev et Kalachnikov (alors que, seuls, Niouchtikoff et Lipkine ont battu leurs records de charge en altitude à bord d'un quadrimoteur).

Quoi qu'il en soit, le rapport entre les deux spécialités, si différentes en apparence, est

très direct et même très apparent pour peu qu'on y réfléchisse.

Ce sont, en effet, les remarquables mises au point effectuées lors des préparatifs de records de charge qui ont permis de charger au maximum les appareils polaires. Ceux-là n'ont pu remplir leur mission que parce qu'ils ont bénéficié de l'expérience des travaux accomplis sur les premiers.

Car il ne s'agit pas là d'une promenade sans lendemain. Les hivernants déposés au Pôle doivent y séjourner toute une année. Il a fallu transporter des provisions, de l'essence, des moteurs pour alimenter la station de radio, des appareils de météorologie, trois tentes pour les abriter, un appareil de prises de vues cinématographiques... et même une maison d'habitation.

Le plus dur était de faire « atterrir » (ce terme est impropre, mais celui d'« aglacier » n'est pas encore en circulation) sur la glace les avions ainsi chargés au maximum au mètre carré et au cheval-vapeur. Il n'y a pas, au Pôle, de terrain d'atterrissage aménagé. Un glissement au sol trop prolongé risquait de se terminer par le bris de l'appareil contre un glaçon. Le surcroît de charge n'est pas fait pour améliorer la résultante verticale, ni le système de ski qui permet de se poser sur la

glace, pour diminuer la longueur du glissement au sol. (On a, en partie, remédié à cet inconvénient en munissant les appareils de raids polaires de freins aérodynamiques.)

Pourtant, il n'y avait pas d'autres solutions que de déposer les hommes et le matériel en faisant atterrir les appareils car, évidemment, l'idée du professeur Otto Schmidt, qui était de lancer en parachutes hivernants, chiens, traîneaux, instruments scientifiques et matériel d'installation, tenait de la fantaisie plus que de la réalité.

Or l'aviation soviétique n'est pas du domaine de la fantaisie.

Bien au contraire.

Elle a la qualité d'être méthodiquement et longuement organisée. Tout ce que l'on y fait séparément est fait en vue d'un résultat central. Tout est réfléchi, déduit, construit sur des bases larges et solides. Les dirigeants savent prévoir de loin. Les exécutants immédiats savent distinguer de près. Tous les efforts convergent vers un même but pratique que l'on n'a pas toujours discerné de l'extérieur. Et l'on comprend clairement aujourd'hui pourquoi les pilotes de l'U.R.S.S. se sont attaqués avec un acharnement aussi systématique aux records de charge.

C'était pour permettre la conquête du Pôle. Et l'on comprendra très vite pourquoi ils visaient la conquête du Pôle.

C'était pour l'établissement de lignes aériennes qui économiseront un nombre énorme de kilomètres, d'heures et de combustible lorsqu'elles survoleront le sommet du globe terrestre au lieu de le contourner.

Aujourd'hui, la station Pôle Nord n'est plus une légende. Demain, les lignes transpolaires ne seront plus une fiction.

La maison sur laquelle on a écrit : « Hôtel de la Route du Nord » est habitable. La vie des hivernants est organisée. Leur travail est commencé.

LE RAID MOSCOU-VANCOUVER

Ce n'est pas par l'effet du hasard — puisque, aussi bien, rien n'a été laissé au hasard dans cette grandiose entreprise — que le célèbre pilote Valéry Tchkalov, en compagnie de Georges Baïdoukov et d'Alexandre Beliaïkov, a tenté la liaison rapide Moscou-San-Francisco par la route du Nord dans le même temps que ses compatriotes s'installaient au Pôle.

Pour que l'expérience fût complète, pour démontrer jusqu'au bout l'utilité et l'utilisation de cette exploration, il fallait ce raid et il fallait ce survol.

Tchkalov et ses compagnons n'ont pas battu le record du monde de distance en ligne droite qui appartient à la France depuis les 5, 6 et 7 août 1933 avec 9.104 km. 700 (Floyd Bennett (U. S. A.) - Rayak (Syrie), détenu sur monoplan Blériot, moteur Hispano - Suiza 550 CV, par Maurice Rossi et Paul Codos qui se sont adjugé, au cours de ce même raid, le record international de distance en ligne brisée (Floyd Bennett-Le Bourget-Rhodes-Rayak), 9.106 km. 330.

Mais si Tchkalov a raté le record, il n'en a pas moins accompli une admirable prouesse sur les détails de laquelle nous ne reviendrons pas ici, la presse quotidienne les ayant publiés : en deux mots, Tchkalov a échoué assez près du but puisqu'il a été contraint de se poser à Vancouver, à moins de 900 kilomètres de San Francisco. On croit que cet échec — si toutefois on peut appeler cela un échec — est dû au fait que la réserve d'eau a été gelée et surtout à celui que, le centre magnétique

du Pôle Nord ayant dérégulé les appareils de bord, les aviateurs n'avaient plus la possibilité de se diriger dans le brouillard qu'ils ont rencontré au-dessus de l'Etat de Washington.

Leur appareil, l'ANT 25 « Stalinsky March-rout », les Parisiens le connaissent : au dernier Salon de l'Aviation, il semblait se partager la vedette avec notre quadrimoteur Centaure II (F. 224). Le stand Farman et le stand de l'U.R.S.S. sont certainement ceux qui ont reçu le plus grand nombre de visiteurs.

Ce fut lors de son passage à Paris, à l'occasion de ce Salon, que j'ai eu le plaisir de faire la connaissance de Valéry Tchkalov.

De taille moyenne, mais solide, bâti en force, il frappe, à première vue, par la surprenante gravité de son visage. Un visage énergique, sympathique quoique sévère, qui s'est rarement éclairé d'un sourire au cours de plusieurs conversations assez longues que nous avons eues au sujet d'une question qui, pourtant, lui tient particulièrement à cœur : celle de l'aviation soviétique.

Il a tout le temps parlé à la première personne du pluriel... comme ces religieuses qui ne se considèrent qu'en fonction de la communauté et qui ne disent pas : « Donnez-moi mon mouchoir », mais : « Donnez-moi « notre » mouchoir ».

Je lui demandai ses projets.

Il a répondu :

— « Notre » projet, c'est de battre au plus vite tous les records du monde, sans exception. « Nous » le pouvons.

Et il ajouta avec un regard assez farouche :

— Pas pour les records. Pour l'exemple. Cela « nous » est égal de totaliser les records. « Nous » ne sommes pas des comptables. « Nous » sommes des pilotes aviateurs. « Nous » voulons battre tous les records pour prouver que notre aviation est la première au monde.

Certes, d'autres nations, celles qui peuvent s'enorgueillir d'un Maurice Rossi, d'un Charles Lindbergh, d'un Francesco Agello ou d'un Ernst Udet ont droit au même espoir. Mais cela n'empêche pas que nous devons admirer la calme certitude de Valéry Tchkalov.

Il serait injuste de ne pas ajouter que cette fierté ne diminue en rien le respect qu'il dédie aux as des autres pays.

J'en veux pour exemple cette petite anecdote sur laquelle se termina notre entretien : Tchkalov m'a dit, sans préciser davantage, qu'il a effectué les essais d'un nouvel appareil de guerre. Je lui ai demandé s'il s'agissait d'un appareil de chasse ou de bombardement :

— « Istrebitel », répondit-il.

Cela ne m'apprenait rien car, en traduction littérale, le mot russe « istrebitel » signifie « destructeur », ce qui peut aussi bien s'appliquer aux chasseurs qu'aux bombardiers.

Voyant qu'il ne s'était pas fait comprendre, Tchkalov réfléchit un moment, les sourcils froncés. Soudain, son visage s'éclaira d'un de ses rares sourires et il dit, du ton dont il aurait commandé un garde à vous :

— René Fonck !

Plus de doute possible : il s'agissait d'un appareil de chasse.

Et ce fut un moment très émouvant que celui où ce grand as d'un pays lointain a prononcé, pour qualifier un avion de chasse, celui de notre plus grand as de l'aviation de chasse.

Cela prouve que l'on peut toujours se faire comprendre en ayant recours à un nom universellement glorieux.

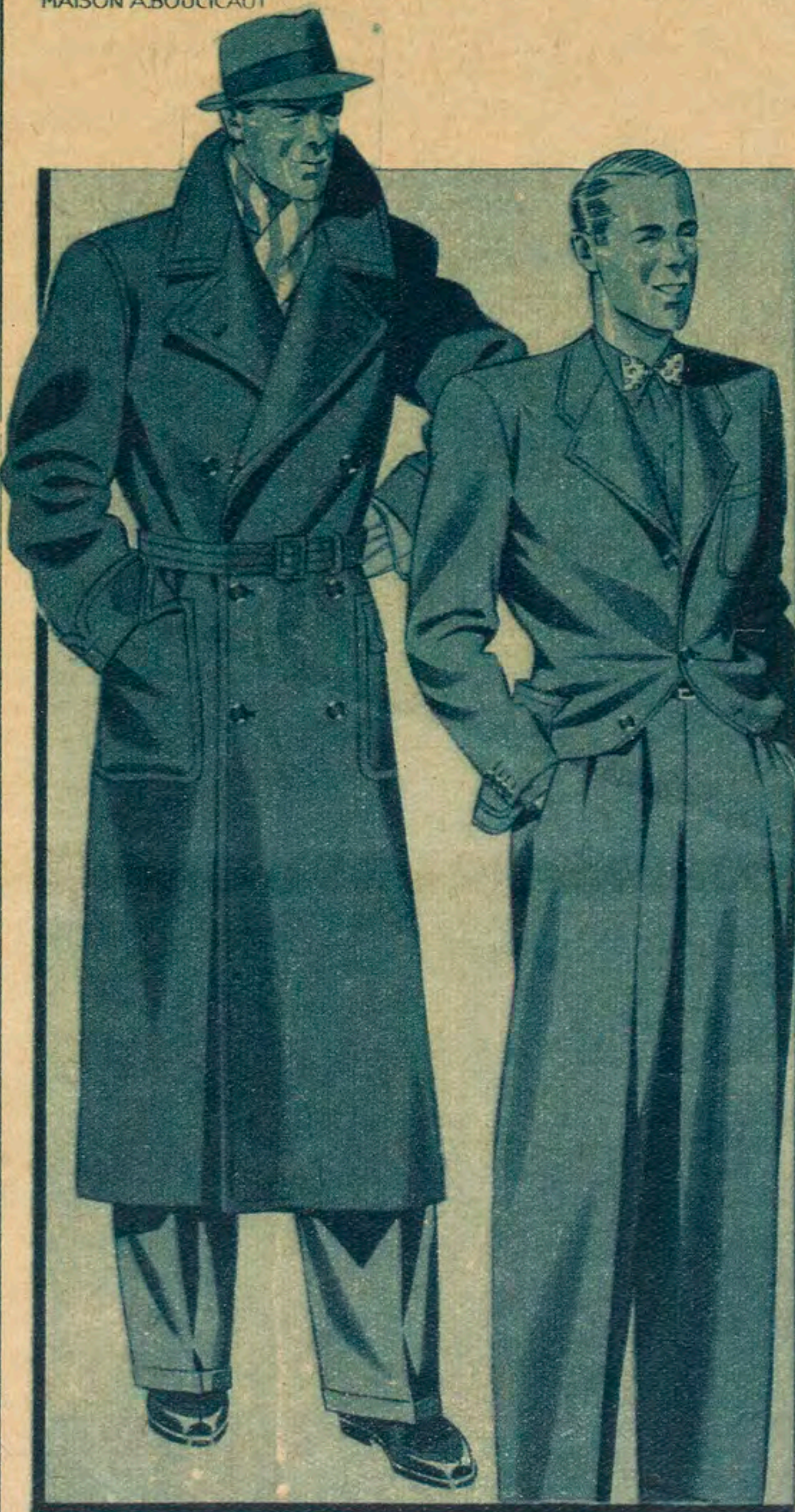
...Et c'est sans doute cela, la véritable internationale !

Alexandra Pecker.

AU BON MARCHÉ

MAISON ABOUCAUT

PARIS



vêtements
pour hommes
et enfants

SOUS LA MARQUE DÉPOSÉE

Vestis

LES GRANDS MAGASINS

AU BON MARCHÉ

FABRIQUENT

DES VÊTEMENTS PRÊTS

À PORTER EXÉCUTÉS

DANS DES TISSUS DE

PREMIER CHOIX À DES

PRIX INCOMPARABLES

L'équipage :
Valéry Tchkalov,
G. Baïdoukov,
Alex. Beliaïkov.



match

Le plus grand hebdomadaire sportif

100.000 francs
DE PRIX
pour notre
Concours de pronostics
du Tour

(Voir détails page 10.)



PREMIERE ETAPE. — L'arrivée est toute proche. Majerus fournit son ultime effort, encouragé par la foule innombrable de la capitale des Flandres et de ses faubourgs.

Pendant le Tour "Match" paraît 2 fois par semaine, le mardi et le jeudi